Rocznik III
JLUSTROWANY TYGODNIK
Numer 6

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu
Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

9. listopad 1930

7 klm ponad falami



Największy most świata o długości 7 klm prowadzi ponad rzeką James w U. S. A. i łączy Newport News z Norfolkiem. Automobilista, znajdujący się na jednym końcu mostu nie widzi jego przeciwległego krańca i przez kilka minut buja ponad wodą.

Dorobek gospodarki drogowej i mostowej

Drogi kołowe w ostatnich zwłaszcza czasach, gdy rozwinął się ruch samochodowy, nabierają szczególnie doniosłego znaczenia. W niektórych krajach na stan ich utrzymania zwraca się nawet więcej uwagi, niż na sprawę budowy nowych linij kolejowych, które wobec wyraźnej konkurencji samochodów i autobusów stają się przedsiębiorstwami deficytowemi. Dla Polski sprawa budowy dróg kołowych i mostów posiada tem większe znaczenie, że dziedzina ta była na naszych ziemiach specjalnie zaniedbana. Baczniejszą uwagę na tę sprawy zwrócono dopiero w ostatnich latach, a działalność w tym zakresie Ministerstwa Robót Publicznych wykazała bardzo znaczną sprężystość i energję.

Jest to jednakże praca olbrzymia. Długość ogólna wszystkich dróg publicznych w Polsce, zarządzanych i nadzorowanych przez Ministerstwo Robót Publicznych wynosi 300 000 kilometrów. Z tego dróg państwowych o twardej nawierzchni mamy 13 145 klm, a samorządowych (oprócz gminnych) 29 466 klm, gdy długość dróg gruntowych państwowych wynosi 4 296 klm, a samorządowych 39 228 klm. Poza tem województwo śląskie liczy jeszcze 2 100 klm dróg o nawierzchni twardej i 6 257 klm gruntowych.

Na utrzymanie tych dróg przeznaczono w ostatnich czasach bardzo znaczne kredyty, wynoszące około 3 000 zł na kilometr, przyczem główny punkt ciężkości robót przeniesiono z drobnych napraw na roboty zasadnicze, odbudowę dróg. W tym celu uruchomiono państwowy kamieniołom bazaltowy, przyczem wybudowano niezbędną do jego eksploatacji 18-kilometrową bocznicę normalnotorową. Obecna produkcja kamieniołomu wynosi 13 000 ton miesięcznie, a ilość zatrudnionych robotników około tysiąca. Wybudowano również klinkiernię państwową, rozpoczęto normalną produkcję klinkierów drogowych, obliczoną na 6 miljonów sztuk klinkierów rocznie, co umożliwia konserwację i dalszą rozbudowę dróg.

Ze względu na wzrastający w szybkiem tempie ruch samochodowy, wykonano w okresie 1927—1928 krzemieniowanie dróg bitych z wapieni na przestrzeni około 150 klm oraz utrwalono nawierzchnie bite przy pomocy smoły drogowej i bitumów na długości kilkudziesięciu kilometrów, na odcinkach podmiejskich zaś o wielkim ruchu stosowano kostkę kamienną. Z dłuższych dróg państwowych, zbudowanych w okresie ostatniego trzylecia, należy wymienić trakt, łączący Grodno z Wilnem, wykonanie brakujących odcinków na traktach, łączących Warszawę z Zagłębiem przez Piotrków — Częstochową i Kraków z Będzinem. Na ukończeniu wreszcie znajduje się budowa dróg Dubno — Brody, łączącej Wołyń z Małopolską Wschodnią i Toruń — Służewo — łączącej województwa centralne z zachodniemi, a dalej dróg Hrubieszów — Włodzimierz Wołyński oraz Krzemieniec — Wiśniowiec.

W stanie budowy również znajduje się połączenie Włodzimierza Wołyńskiego z Łuckiem, Wilna z Lidą, Ejszyszek ze stacją kolejową Orany, Hrubieszowa z Zamościem, Kielc z Częstochową oraz Lwowa z Drohobyczem przez Piaseczną i Medanicę.

Należy zaznaczyć przytem, że wyliczenie powyższe nie obejmuje dróg samorządowych, jako zbudowanych przeważnie z funduszów komunalnych. A ogólna długość tych dróg, które powstały przy silnem poparciu rządu, jest znacznie wyższa jeszcze, niż długość zbudowanych w tym okresie dróg państwowych.

Również i budowa mostów przybrała w ostatnich latach bardzo poważne rozmiary. Poczynając od roku 1926 wybudowano lub zakończono budowę 13 mostów na drogach państwowych, pomiędzy któremi sześć wielkich mostów, a mianowicie dwa przez Wisłę, dwa przez Niemen oraz dwa przez Wartę. Na drogach samorządowych zaś zbudowano cztery duże mosty, a więc dwa na Niemnie, jeden na Sanie i jeden na Przemszy. W budowie dalej i na ukończeniu znajduje się jedenaście większych mostów żelaznych lub żelazo-betonowych o rozpiętości od 52 do 220 metrów.

Jak widzimy, wiele zdziałano w tym kierunku. Całkowite unowocześnienie sieci naszych dróg kołowych i rozbudowanie jej do gęstości koniecznej ze względów gospodarczych i komunikacyjnych winno być nadal troską sfer rządowych. Dotychczasowe doświadczenia pozwalają na wysunięcie pewnych wniosków odnośnie dalszej działalności na tem polu.

Pod względem technicznym na pierwszym planie postawićby należało mechanizację robót drogowych, która poczyniła w ostatnich latach znaczne postępy i pozwoliła na obniżenie kosztów. Szereg celowo rozlokowanych stacyj, zaopatrzonych w niezbędny personel wykonawczy i w odpowiednie maszyny drogowe, mógłby z pożytkiem obsługiwać większe tereny, zwalniając np. poszczególne samorządy powiatowe od konieczności utrzymywania własnych zakładów tego rodzaju, które na dobitkę nie byłyby nigdy w równej mierze wyzyskane.

Bezpośrednia pomoc finansowa Państwa w zakresie samorządowego budownictwa drogowego jest oczywiście najzupełniej usprawiedliwiona wobec znaczenia, jakie sieć komunikacyj kołowych dla rozwoju linij kolejowych, dla połączeń pocztowych i dla rozwoju życia gospodarczego kraju wogóle posiada.

Główną jednak rolę w rozwoju dróg kołowych i to w znacznie większej niż dotąd mierze odgrywać powinien samorząd terytorjalny w drodze odpowiedniego opodatkowania się i umiejętnego wyzyskania naturalnej powinności drogowej (t. zw. szarwarku).

Powinność drogowa polega, jak wiadomo, na zobowiązaniu okolicznych mieszkańców do dostarczania w naturze pewnej ilości pracy pod postacią dniówek, lub pod postacią wykonania pewnych określonych robót drogowych. Francja w drodze umiejętnego stosowania szarwarku pokrywa od 20 do 30% ogólnych kosztów budownictwa i konserwacji dróg bitych. Roboty drogowe wyznaczane są tam w okresach mniejszego nasilenia robót rolnych. Ponadto każdy zobowiązany do świadczeń w naturze, może się od nich uwolnić przez wpłacenie odpowiedniej kwoty gotówką.

Przed planowaniem nowych dróg należy przeprowadzić dokładne studja na terenie nowych arteryj komunikacyjnych, w kierunku ustalenia istniejących potrzeb transportowych ludności i przewidywanego rozwoju przewozów. Badania tego rodzaju powinny być prowadzone systematycznie, aby uniknąć niedokładności i pomyłek, nieuniknionych przy badaniach dorywczych, organizowanych równolegle z wstępnemi studjami technicznemi. Jedynie bowiem na podstawie wyczerpujących studjów, w zależności od właściwości terenu, i od wysokości lub charakteru potrzeb przewozowych ludności można będzie dokonać właściwego wyboru środków, najskuteczniej prowadzących do celu.

Napęd spirytusowy w Europie

Już niejednokrotnie poruszaliśmy sprawę mieszanek spirytusowo-benzynowych. Stanowisko nasze w tej sprawie było i jest zdecydowane i nigdy nie radziliśmy zbyt pohopnie propagować ideę napędu spirytusowego. Kronika naftowa Syndykatu Przemysłu Naftowego z dnia 8 ub. m. zawiera ciekawy artykuł, który porusza zagadnienia mieszanek spirytusowych we wszystkich krajach Europy.

Problemem zastosowania spirytusu do celów napędowych zajmowano się w Europie praktycznie od r. 1904. Prace na tem polu rozpoczęli Niemcy, gdzie w wmiankowanym czasie już około 2 000 silników pracowało na spirytusie, względnie mieszankach spirytusowo-benzynowych. W trzy lata później próbowano zastosować mieszanki spirytusowe do napędu autobusów oraz samochodów we Francji i Szwecji.

Ze względów technicznych oraz ze względu na poważną konkurencję tańszej benzyny, zużycie spirytusu do celów napędowych zarówno w stanie czystym, jakoteż mieszankach, nie rozpowszechniło się w latach przedwojennych. Dopiero trudności dowozu oraz gwałtowny wzrost zapotrzebowania materjałów pędnych w czasie wojny, ponownie skierowały uwagę na środki zastępcze, jak spirytus i benzol.

Najżywotniejszym stał się problem stosowania materjałów napędowych, zastępujących benzynę w krajach nieposiadających własnych źródeł ropy naftowej, a to zarówno ze względów czysto ekonomicznych (wzrost ruchu samochodowego i lotniczego, połączonego ze zwiększeniem importu benzyny, oraz interesy rolnictwa), jak i tyczących się przemysłu wojennego. Wprowadzenie spirytusu jako środka napędowego, odbywało się w poszczególnych krajach w drodze tworzenia towarzystw, subwencjonowanych przez monopole spirytusowe, lub też przymus ustawowy.

We Francji uchwalono z początkiem 1923 roku ustawę, nakładającą na importerów materjałów napędowych z ropy obowiązek zakupna 10% spirytusu w stosunku do ilości importowanej benzyny. Ponieważ cena mieszanki nie może przekraczać ceny benzyny, rząd ponosi straty kalkulacyjne, które wyrównuje przy sprzedaży spirytusu dla celów spożywczych. Ponadto propaguje się we Francji stosowanie „carburant nationale", którego składnikiem jest alkohol w 95%. Ze względu jednak na to, że produkcja spirytusu jest we Francji ograniczona, a zapotrzebowanie materjałów pędnych jest bardzo duże, ustawa o 10%-wej domieszce spirytusu jest w ten sposób wykonywana w praktyce, że przeważnie

sprzedaje się benzynę w stanie czystym, a spirytus używa się do preparowania mieszanek, w których procent spirytusu waha się od 15—30%. Okazało się, że techniczne i ekonomiczne dobre wykorzystanie materjału napędowego o domieszce spirytusu jest możliwe dopiero wtedy, jeżeli spirytus w mieszance waha się w wzmiankowanym procencie. Spożywca paliwa ma tę dogodność, że w zależności od konstrukcji swojej maszyny, może wybrać albo paliwo benzynowe, albo mieszankę.

W Niemczech, największe doświadczenia materjałami zastępczemi uczyniono w czasie wojny, dlatego też po wojnie kontynuowano je, przyczem pod uwagę wzięto spirytus oraz benzol. Od roku 1923 sprzedażą mieszanek spirytusowo-benzynowych zajmował się monopol spirytusowy, który w lipcu 1925 r. powołał do życia towarzystwo akcyjne t. zw. „Reichskraftspritgesellschaft". Wspomniane towarzystwo, dobrze finansowo wyposażone, rozpoczęło szeroko zakrojoną propagandę, zaopatrując w mieszanki instytucje rządowe i komunalne. Prywatni jednak spożywcy chętnie nabywali benzynę w stanie naturalnym. Gdy na skutek małego zbytu spirytusu dla celów spożywczych, a przy rosnącej jego produkcji, nagromadziły się olbrzymie zapasy, rząd niemiecki mając na oku chęć niesienia pomocy dla rolnictwa wbrew protestom ze sfer spożywców, wydał w bieżącym roku ustawę o przymusie domieszania spirytusu do importowanej benzyny, która to ustawa weszła w życie dnia 1 sierpnia b. r.

Jak przedstawia się obecnie w Niemczech problem mieszanek po wejściu w życie ustawy?

Wedle ustawy, musi każdy importer lub producent domieszać do benzyny 2½% spirytusu po cenie 80 marek niem. za 1 hektolitr. Monopol spodziewał się w ten sposób pomniejszenia zapasów spirytusu o 500 do 600 tysięcy hektolitrów rocznie, oraz równoczesnego powiększenia swoich zysków. Tymczasem wielkie koncerny posiadają olbrzymie zapasy oclonej benzyny, która na razie zwolniona jest od przymusu domieszania i która starczy na pokrycie zapotrzebowania przez kilka miesięcy. — Małe towarzystwa nie mają technicznej możliwości przeprowadzenia mieszania, albowiem nie można do każdego gatunku benzyny domieszać jednakowo 2½% spirytusu. Niektóre firmy obawiając się domieszki spirytusu ze względu na to, że dyskusja na temat pożytku lub szkodliwości domieszania spirytusu do benzyny nie wydała ostatecznego rezultatu, jakkolwiek ogólnie się twierdzi, że motory należy każdocześnie osobno przystosowywać do pracy na mieszankach. Z powyższych przyczyn importerzy, nie mając praktycznych możliwości produkowania mieszanek, odsprzedają monopolowi spirytus nabyty po 80 marek, za cenę 15 marek za hektolitr. Uwydatnia się tutaj znakomicie charakter subwencyjny i podatkowy całej ustawy o mieszaniu.

Z powodu przymusu mieszania, benzyna podrożała o 1,62 fen. na litrze, co oznacza dla całej gospodarki benzynowej obciążenie w wysokości około 40 miljonów marek niem., które na razie spada na towarzystwa handlujące benzyną.

Ponieważ monopol spirytusowy musi zbyć spirytus i nie może tego dokonać przy pomocy importerów benzyny, tylko Reichskraftspritgesellschaft przeto musi się starać o powiększenie swego zbytu. Kwestja jednak jest, czy uda się to temu towarzystwu, skoro zalega z odbiorem około ćwierć miljona hektolitrów spirytusu. Ostatnio chodzą pogłoski, że importerzy benzyny, którzy lojalnie chcą wypełnić wymogi ustawy, pertraktują o nabycie akcji Reichskraftspritgesellschaft, przez co spodziewają się uzyskać kontrolę nad największym outsiderem materjałów napędowych na rynku niemieckim.

W połowie września zapasy spirytusu w monopolu wynosiły około 2 miljony hektolitrów, t. j. około 1½ miljona ponad normę. Pomimo rekordowego zbioru ziemniaków w Niemczech, kontyngent produkcji spirytusu będzie w tym roku zmniejszony o 45%.

We Włoszech sprawę stosowania spirytusu do celów napędowych reguluje dekret z grudnia 1926 roku, wedle którego minister przemysłu i handlu upoważniony jest do nadzoru i regulowania importu produktów naftowych przez zobowiązanie importerów do zakupu pewnych ustawowo określonych ilości spirytusu. Decyzję co do typu i składu przyszłej włoskiej mieszanki spirytusowej zostawiono ministrowi z zastrzeżeniem, że mieszanka winna zawierać najwyższy procent produktów rodzimych. W praktyce, z powodu małej produkcji spirytusu konkurencja mieszanek z benzyną jest minimalna.

Na Węgrzech uchwalił parlament w lipcu 1927 roku ustawę o przymusowem wprowadzeniu spirytusowych mieszanek napędowych (motalko). Ustawa weszła w życie dopiero w dniu 1 listopada 1929 r., albowiem niedysponowano odpowiedniemi ilościami odwodnionego alkoholu. Ustawa węgierska przewiduje przymusowe domieszanie 20% spirytusu do każdej benzyny o cięż. gat. 0.735. Cenę mieszanki ustalono na 40 hal. za litr, natomiast benzyna lekka, poniżej cięż. gat. 0.735, sprzedawana jest przez stacje benzynowe po 54 hal. za litr. Mimo tak znacznej różnicy ceny, około 50% samochodów używa jednak wyłącznie benzyny lekkiej.

Pośród reszty krajów europejskich stosuje się spirytus do celów napędowych bez przymusu ustawowego w Szwecji, w Czechach i ostatnio w Polsce.

Szwecja, która, jak wiadomo, niema własnego węgla ani odpowiedniej kultury rolnej, posiada bardzo rozwinięty przemysł celulozy. Spirytus swój produkuje Szwecja, prawie wyłącznie drogą fermentacji ługów poceluIozowych. Dzięki temu posiada dosyć tani materjał napędowy, który stosuje od kilkunastu lat.

Również w Czechosłowacji dzięki brakowi własnej produkcji benzyny i konkurencyjnej cenie alkoholu, rozpowszechnia się stosowanie spirytusu w mieszankach z benzyną i benzolem.

Z pośród wszystkich wyliczonych krajów, Polska jest jedynym krajem, który ucieka się do wprowadzenia mieszanek, pomimo istnienia produkcji benzyny, pokrywającej z nadwyżką krajowe zapotrzebowanie na materjały pędne. Skreślona tu sytuacja w Niemczech, gdzie, mimo przymusu ustawowego, zbyt spirytusu pomyślany jako akcja dla polepszenia sytuacji w rolnictwie natrafia na bardzo wielkie trudności, powinna być i dla nas wskazówką, że akcję tę należy prowadzić w ramach wolnej konkurencji, nie obciążając Skarbu niepotrzebnemi wydatkami na subsydja dla rolnictwa i reklamy.

O WOLNĄ DROGĘ

Nie na to wynaleziono samochód, by z roku na rok coraz to większa liczba ludzi padała ofiarą demona ruchu. W prawdziwość powyższego twierdzenia nie będzie chyba wątpił żaden rozsądny człowiek. A jednak musi tak być! Wystarczy śledzić codziennie, coraz więcej szpalt druku zajmującą, kronikę nieszczęśliwych wypadków wielkich miast. Lecz tu należy pamiętać, że chcąc ustalić istotny stan rzeczy, należy wziąć pod uwagę również wzrost środków lokomocji, w przeciwnym bowiem razie nie otrzymamy krzywej bezpieczeństwa ruchu. Prawdziwe oblicze da naszej statystyce dopiero zespół takich czynników jak niezwykłe zgęszczenie i przyśpieszenie możliwości lokomocyjnych wszelkiego rodzaju oraz przystosowanie się ludzi do nich. I tu zwykle popełnia się błąd: nie należy śledzić absolutnej sumy wypadków, lecz tylko względną ich ilość w stosunku do rozwoju komunikacji wogóle. — Jeśli ustalić proporcję między bezwzględną cyfrą wypadków, a taką, wzrostu komunikacji wogóle, wówczas stwierdzić można pocieszające zjawisko: liczba nieszczęśliwych wypadków nie wzrasta równomiernie z rozwojem środków komunikacyjnych, przeciwnie maleje dość znacznie. Stoimy zatem przed faktem, że bezpieczeństwo ruchu stale się zwiększa.



Rue Royale w Paryżu. W dwóch kierunkach przelewa się nieskończona fala samochodów . . .

Daje się to szczególnie zauważyć porównując czasy przedwojenne z obecnemi. Z wszelkich statystyk policyjnych wynika jasno, że bezpieczeństwo ruchu ulicznego wzrosło w roku ubiegłym, w porównaniu z rokiem 1914 o prawie 100%. A zważyć należy, że jednocześnie nastąpił wzrost ilości pojazdów mechanicznych



Nadzwyczaj ożywione skrzyżowanie w Paryżu. Mimo szalonego napięcia ruchu, rzuca się w oczy brak policjanta i aparatów regulacyjnych.

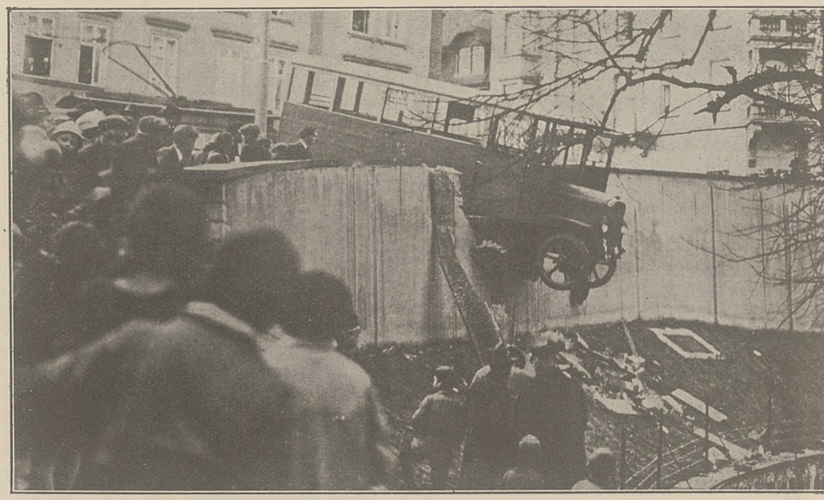
o przeszło 200%! Składa się na to wiele czynników. Przedewszystkiem stałe obcowanie i przyzwyczajenie się ludności, zwłaszcza miejskiej, do wielkiej ilości pojazdów mechanicznych, powoduje u tej ludności pewną rutynę w używaniu jezdni, rutynę opłaconą setkami krwawych zwłok nierozważnych przechodniów, pozostałych na lśniącym asfalcie ulicy. Tak zwana „dyscyplina przechodnia“ wydatnie wpłynęła na zwiększenie się bezpieczeństwa publicznego.

Z drugiej strony z pomocą pośpieszyła technika. Energiczniejszy zryw, pewniejsze w działaniu hamulce, większa trwałość materjału, dziesiątki innych drobnych udoskonaleń technicznych — oto poważne czynniki zmniejszania się niebezpieczeństwa wypadków. Poza tem nie małą rolę gra tu skoordynowanie, uporządkowanie i stale postępujące udoskonalenie przepisów ruchu, które dostosowuje się do ciągle wzrastających bezustannie wymogów nowoczesnej komunikacji.

Uprzytomnijmy sobie sytuację i warunki bezpieczeństwa w obozie najgroźniejszego — do niedawna — rywala samochodów: kolei żelaznych! Niema dnia, by gdzieś na świecie nie wydarzyła się przynajmniej jedna poważna i krwawa katastrofa. Często zaś ofiarą takich wypadków padają jednego dnia setki ludzi. A przytem inżynierowie kolejowi od stu lat pracują nad zwiększeniem bezpieczeństwa kolei, która ma za sobą tę wiekową tradycję. Mimo to, w miarę rozwoju sieci kolejowych ilość absolutna wypadków stale wzrasta.

Staraliśmy się dowieść, że cyfry wypadków spowodowanych przez samochód są w ogólności raczej pocieszające. Niemniej jednak kwestja zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pozostaje nadal otwartą i wielce aktualną. Niedocenianą dziedziną wiedzy, mogącą oddać na tem polu bardzo znaczne usługi jest tu niewątpliwie psychotechnika. Okazało się, że w tych przedsiębiorstwach (w rachubę wchodzą tu przedewszystkiem wielkie towarzystwa autobusowe i inne, zatrudniające większą ilość szoferów), które zaprowadziły u siebie selekcję kierowców przez systematyczne i przymusowe badania psychotechniczne, ilość nieszczęśliwych wypadków zmniejszyła się bardzo poważnie.

Zawsze istnieć będą ludzie, którzy od chwili, gdy pierwszy raz wezmą ster do ręki będą dobrymi kierowcami i tacy, którzy mimo ukończenia wielce uczonych i fachowych szkół zawodowych i mimo praktyki choćby dziesiątek lat, pozostaną zawsze marnymi szoferami. Jeśli człowiekowi brak zasadniczego, wrodzonego zmysłu do jakiegoś zajęcia, to nie pomoże mu ani nauka, ani praktyka do opanowania tego ściśle przyrodzonego braku. Należycie szybka, skuteczna i właściwa reakcja w obliczu nagłego niebezpieczeństwa nie zależy wcale od stopnia wyszkolenia danego kierowcy: na zużytkowanie zasobów swej wiedzy nie ma on wówczas czasu, lecz tylko i wyłącznie od jego „psyche“, od naturalnych zdolności w tym kierunku.



A oto obrazek z Berlina! Autobus podmiejski, mimo drobiazgowych przepisów i wyszkolonego policjanta, wpadł na skrzyżowaniu ulic w mur i przebił go na wylot.

Niewątpliwie ciekawym materjałym są tu badania, jakie przeprowadziły niemieckie władze wojskowe w roku wybuchu wojny w Poznaniu celem skompletowania kadr wojsk samochodowych. Z badanych 2 066 żołnierzy, 13% okazało się zdolnych do prowadzenia pojazdów mechanicznych, 65% średnio zdolnych, 15% mało zdolnych, zaś 7% niezdolnych, tak, że ogółem liczba zdolnych wyniosła 87%. Po ścisłych badaniach psychotechnicznych okazało się jednak zaledwie dziesięciu w zupełności zdolnych do prowadzenia wehikułów mechanicznych! Widzimy więc, że zdolności do prowadzenia samochodu nie są powszechną umiejętnością!

Niewątpliwie ciekawym materjałem są tu dziedzinie częstotliwości wypadków spowodowanych przez pojazdy mechaniczne mogą być stosunki komunikacyjne dwóch wielkich stolic europejskich: Berlina i Paryża. W metropolji niemieckiej ruch uliczny normowany jest drobiazgowemi i bardzo szczegółowemi przepisami.

(Dokończenie na stronie 15-tej.)



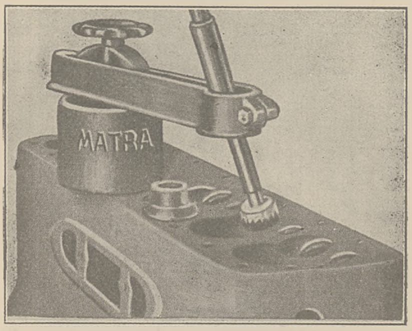
A tak kończy się często... nadmiar przepisów policyjnych...

Nowoczesne metody remontu samochodu

O gniazdach, zaworach i cylindrach

Omawiając w nr. 52 sprawę regeneracji gniazd zaworowych i zaworów pominąłem jeszcze dwie możliwości zdarzające się w praktyce*).

Otóż zdarzają się czasami zawory ustawione pod kątem ukośnym w stosunku do osi cylindra zarówno w silnikach samochodowych jak i w silnikach lotniczych i motocyklowych. Doszlifowanie zaworów i przygotowanie narzędzi odbywa się w ten sam sposób jak to poprzednio opisałem. Trudność polega jedynie na dostaniu się do gniazda i wykończenia go tak, by osiągnąć ten sam kąt stożka, jaki nadaliśmy zaworom.

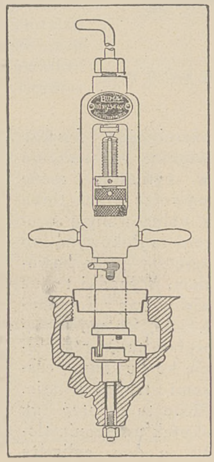


Ryc. 1. Widok przyrządu do gryzowania gniazda ukośnie ustawionego w stosunku do osi cylindra.

Na rycinie 1 widzimy urządzenie do ustawiania prowadnicy nachylonej. Dodatkowy uchwyt zmontowany na bloku służy do tego, by nadać wrzecionu, opierającemu się jednym końcem w silniku (w prowadnicy zaworowej), jeszcze oparcie w górnej części. W ten sposób mamy pewność, że nawet nieprawidłowy nacisk ręki w czasie gryzowania gniazda zostanie zniweczony. Również w tym uchwycie nadaje się popęd wrzecionu szlifującemu gniazdo. Rezultat będzie tak samo dobry, choć warunki obróbki będą trudniejsze.

W silnikach chłodzonych powietrzem z zaworami sterowanemi od góry zachodzi czasami potrzeba gryzowania gniazda urządzeniem specjalnem. Na rycinie 2 widzimy wrzeciono przewlekane z góry przez otwór gniazda i zaopatrzone z tej strony w rączkę do pokręcenia w czasie gryzowania. Od strony wewnętrznej cylindra wsuwa się gryz umocowany na wrzecionie, posiadającem sprężynę do wywierania stałego i równego nacisku. W tych warunkach gryzowanie odbywa się równomiernie i gładź gniazda jest tak zregenerowana, że szlifowanie staje się zbyteczne. Pochodzi to stąd, że gryz prowadzony i naciskany mechanicznie, nie pozostawia rysów, czego niepodobna uniknąć przy gryzowaniu gniazd samochodowych.

W wypadkach, gdy gniazdo jest już do tego stopnia zużyte, że dalsze gryzowanie i szlifowanie nie dałoby dobrych wyników, stosuje się wstawianie nowego gniazda.



Ryc. 3. Przyrząd umocowany na gnieździe głowicy silnika, w chwili ścinania starego gniazda.

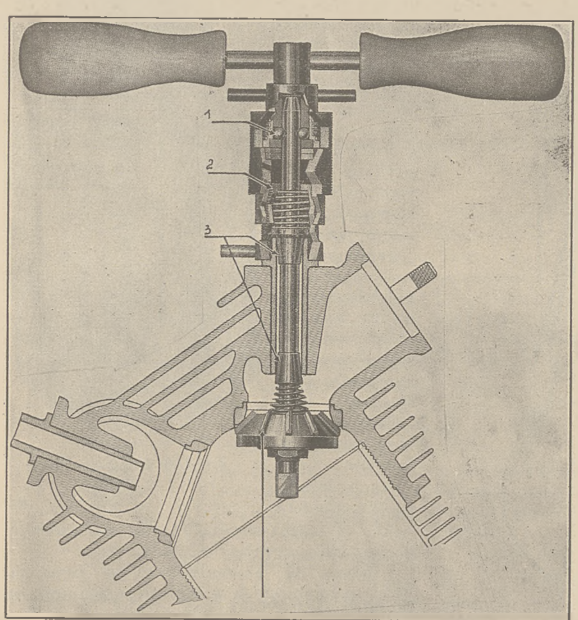
Na rycinie 3 mamy przedstawione schematycznie urządzenie do wywiercania gniazda zużytego. Główną część tego przyrządu stanowi solidna prowadnica, którą musimy umocować raz w dole w prowadnicy zaworowej, od góry zaś w otworze nakrętki świecowej. Wrzeciono tego przyrządu posiada na dole uchwyt, ujmujący noże do ścinania gniazda. Nóż taki wycina kanał pod kątem prostym, usuwając dawną stożkowatość gniazda. Nowopowstały rowek musi mieć wymiary utrzymane ściśle podług kalibru, gdyż od tego zależy dalsze prowadzenie następnych operacyj. Po skończeniu tej czynności wciska się zawczasu przygotowany pierścień (ryc. 4) zapomocą przyrządu przedstawionego na ryc. 5.

Nowe gniazdo gryzuje się w sposób już nam znany, nadający mu kształt i pochyłość jaką posiadało w nowym silniku (ryc. 6).

Czasami zachodzi potrzeba zregenerowania prowadnicy zaworowej. Większość silników jest tak zbudowana, że prowadnice zaworowe dają się wymieniać. Jeśli jednak nastąpiło uszkodzenie otworu, do którego wciska się prowadnicę, lub jeśli silnik nie posiada prowadnic zaworowych wciskanych, wtedy rozwiercenie otworu staje się koniecznem.

W tych wypadkach stosujemy uchwyty (ryc. 7), pozwalające na prostopadłe rozwiercenie otworu prowadnicy.

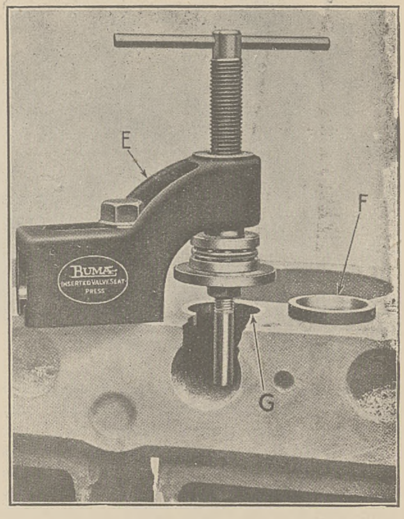
*) Uwagi te nasunęły mi się po przeprowadzeniu bardzo trudnego remontu w silnikach Warszawskich Autobusów Miejskich, oraz przy demonstracji metody w Parku Lotniczym.



Ryc. 2. Przyrząd służący do gryzowania gniazd zaworowych w cylindrach lotniczych i motocyklowych. 1 = zatrzask automatyczny, 2 = regulacja nacisku sprężyn, 3 = stożki prowadzące wrzeciono.

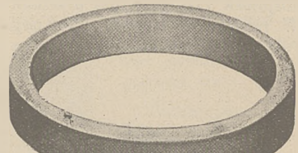
Na tem zakończylibyśmy opis wszystkich znanych metod regeneracji zaworów i jedynie wypadałoby zwrócić jeszcze uwagę na badania nacisku sprężyn.

Powszechnie ten szczegół przy remontach silników jest omijany jako mało znaczący — a właściwie dlatego, że przeważająca część pracowni i warsztatów nie posiada odnośnych aparatów.



Ryc. 5. Prasa E służąca do wciśnięcia pierścienia F w miejsce dawnego gniazda G.

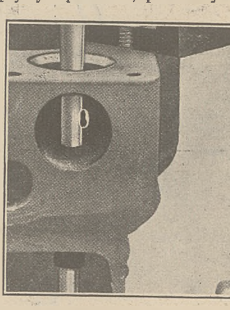
Na ryc. 8 mamy przedstawione urządzenie do badania nacisku, wywieranego przez sprężynę. W silniku pracującym bez zarzutu nie można pozostawić ani jednej sprężyny osłabionej. Również nie jest wskazanem stosowanie zbyt mocnych sprężyn, gdyż te nadwyrężają gniazda i łatwo mogą spowodować wydłużenie się trzpieni zaworowych. Z fabryki powinna być dana instrukcja, jaki nacisk ma wywierać sprężyna przy danem stopniu ściśnięcia. Przyrządem posługujemy się w ten sposób, że wymierzamy wszystkie sprężyny przed ściśnięciem, a następnie zgniatamy je po kolei do tej samej wysokości, na jaką one zgniatają się w silniku. Jeśli sprężyny są dobre, powinny wykazać nacisk na mechaniźmie zegarowym taki sam dla wszystkich. Sprężyny osłabione lub twarde odrzucamy.



Ryc. 4. Pierścień gotowy do wciśnięcia w miejsce dawnego gniazda.

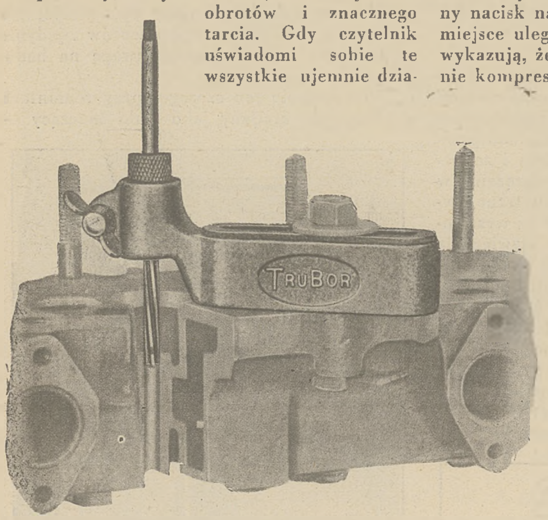
* *
*

Troska o szczelność komory kompresyjnej, o należyte wyzyskanie paliwa i



Nowe gniazdo wycięte w wprasowanym pierścieniu.

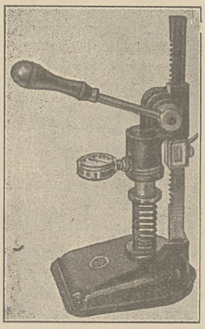
smarów prowadzi nas dalej do badania i naprawy cylindrów oraz tłoków. Nieszczelność powstająca między tłokiem a ścianką cylindra jest wywołana wytężoną pracą tych części mechanizmu, narażonych na działanie wysokiej temperatury, dużych ciśnień, wielkiej ilości obrotów i znacznego tarcia. Gdy czytelnik uświadomi sobie te wszystkie ujemnie działające czynniki — musi raczej ze zdziwieniem skonstatować nadzwyczajną wytrzymałość materjałów i wysoką wartość smarów. Dla przykładu przeliczymy silnik, który po przebyciu 30 tysięcy kilometrów poddamy badaniu i mierzeniu.



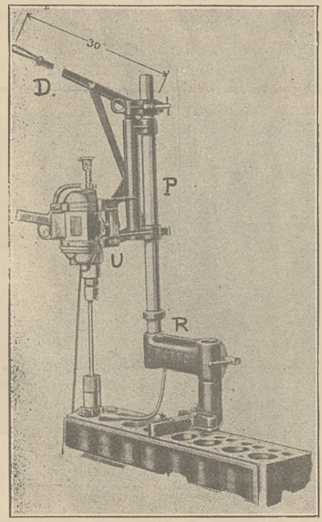
Ryc. 7. Gryzowanie (rozwiercanie) nowego kanału w starej prowadnicy zaworowej.

Nowoczesne silniki w ruchu miejskim rzadko przebiegają przestrzeń 30 klm. prędzej, niż w ciągu godziny. Z tego wynika, że silnik w samochodzie, który odbył drogę 30 tysięcy klm., był w ruchu około 1 000 godzin. Jeśli przyjmiemy średnią ilość obrotów (w tych warunkach) na 800 w ciągu minuty otrzymamy: 1000 godzin $\times$ 60 minut $\times$ 800 obrotów $=$ 48.000.000 obrotów. Na każdy obrót wypada jeden skok tłoka do góry i jeden na dół, a więc 96 miljonów razy tarł tłok o ścianki cylindra!

W takich warunkach przy najlepszej nawet obsłudze cylinder i tłok muszą ulec starciu powierzchni, które będzie tem większe, im większe siły działały w pewnych punktach. Na ryc. 9 widzimy układ sił, działających na tłok i ścianę cylindra w końcowym okresie kompresji, zaś na ryc. 10 w okresie wybuchu. Poziome siły składowe A i B wywierają tak znaczny nacisk na ściankę cylindra, że to właśnie miejsce ulega największemu zużyciu. Pomiary wykazują, że strona narażona tylko na działanie kompresji jest dwa razy mniej zużyta, niż strona narażona na działanie wybuchu. W rezultacie cylinder przedstawia w tem miejscu przekrój eliptyczny, a szczelność tłoka staje się tak niedostateczną, że po skutkach pracy silnika łatwo to poznać. Po pierwsze energja silnika spada, ilość zużywanej benzyny staje się większą, a ilość zużywanego smaru wybitnie wzrasta. Wreszcie nadchodzi moment, gdy ilość zużywanego smaru tak wybitnie wzrasta, że remont staje się nieodzowny. Świece są stale zaoliwione, na tłoku tworzy się gruby osad koksu, powodujący w następstwie przedwczesne zapalanie, a koszt oliwy i stałe niebezpieczeństwo, że może jej zabraknąć w karterze, to wszystko stanowi dodatkowe objawy nieszczelności. Jeszcze większe spustoszenia w cylindrze może wywołać praca tłoka z obluzowanym sworzniem tłokowym, lub zgiętym korbowodem. Wypadki te juz nie należą do rzadkości. Co może wywołać takie przegięcie korbowodu, czasami trudno ustalić. Może to się stać na skutek uderzenia tłoka o dno cylindra po wpadnięciu tam przedmiotu obcego np. odłamka świecy, odłamka zaworu, itp. Mniejsze zgięcie może być spowodowane wadliwem ustawieniem tłoka w zużytym cylindrze, dużem przekrzywieniem jego w spracowanej tulei sworznia tłokowego. Wtedy cały układ ruchomy, tj. korbowód i tłok zużywają ścianki cylindra w sposób zastraszający.



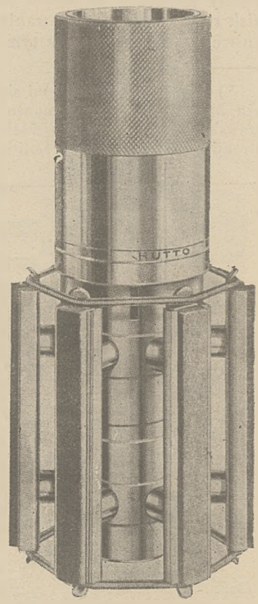
Ryc. 8. Przyrząd służący do badania nacisku sprężyn zaworowych.



Ryc. 12. Szlifierka Hutto zmontowana wprost na bloku cylindra.

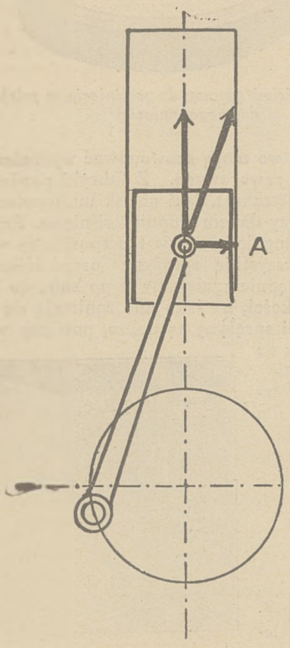
Doprowadzenie cylindra do stanu normalnego może się odbyć w różny sposób. Cylindry mało zużyte (normalnie) wystarczy na nowo spolerować, cylindry więcej zużyte trzeba przetaczać lub też z grubsza zeszlifować, a potem dodatkowo spolerować. Te rozmaite metody stały się swego czasu powodem do ostrych dyskusyj techników z obu kontynentów.

Najpowszechniej stosowano szlifowanie na specjalnych maszynach. W maszynach tych wrzeciono odbywające ruch wzdłuż ścianek cylindra równocześnie odbywa drogę kołową. Kamień szlifierski obiega więc tor po linji spiralnej, zaczepiając o ścianki cylindra każdy punkt z osobna. Otóż tej metodzie stosowanej szeroko przy fabrykacji nowych cylindrów stawiano rozmaite zarzuty. Nierównomierne rozgrzewanie ścianek cylindra wywoływały zmiany średnicowe. Następstwem tych zjawisk była konieczność matowania cylindrów czyli docierania bądź to tłokiem bądź też wykańczania go na dodatkowych maszynach polerujących gładź.

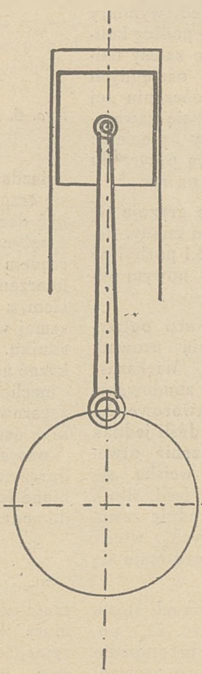


Głowica Hutto widziana z boku.

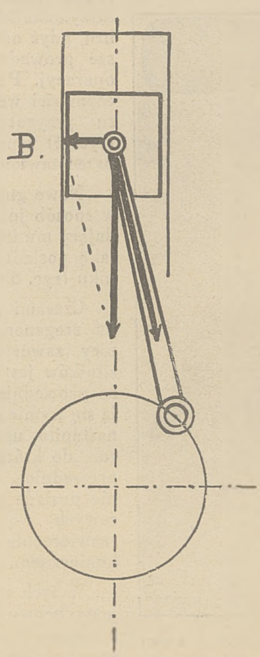
Wobec tak skomplikowanego przebiegu prac, uzasadnionych w masowej produkcji nowych silników — przyjęła się w Ameryce inna metoda zarówno dobra dla cylindrów nowych jak i remontowanych. Nowa zasada da się streścić w sposób następujący:



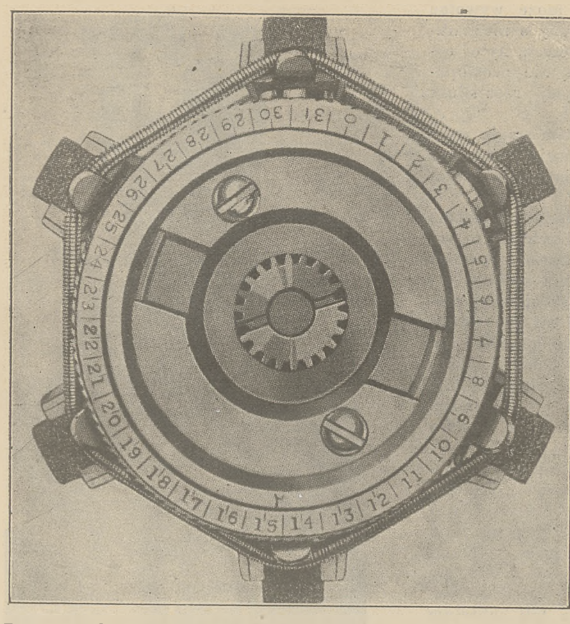
Ryc. 9.



Ryc. 10.



Ryc. 11.



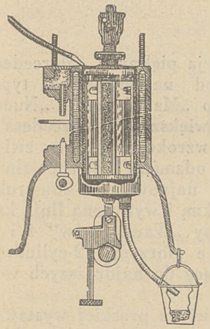
Ryc. 13 a. Głowica Hutto widziana z góry. Skala służy do mikrometrycznego nastawiania kamieni.

Cylinder mało zużyty wystarczy polerować do 1/10 mm.

Cylinder uszkodzony silniej należy rozwierać a potem polerować.

Polerowanie cylindrów (po angielsku Honing) odbywa się za pomocą kamieni szlifierskich prostolinijnych, umieszczonych na głowicach obrotowych. Tego rodzaju maszyn jest dzisiaj sporo w użyciu, zadowolimy się jednak opisem najbardziej rozpowszechnionych, wyrabianych przez firmę „Hutto i Hal", a naśladowanych już przez niektóre fabryki europejskie.

Przyrząd Hutto składa się z podstawy, dokoła której obraca się poprzeczne ramię R (ryc. 12) z umocowanym na drugim końcu słupem pionowym P. Ramię R jest wewnątrz puste i służy jako zbiornik do nafty, potrzebnej do zwilżania kamieni w czasie szlifowania. Na pionowym słupie znajduje się uchwyt dla elektrowiertarki dość mocnej (¾ mm), która wykonuje 425 obr./min. Wiertarkę można opuszczać i podnosić za pomocą dźwigni D. Przymocowawszy podstawę do bloku cylindra, posiadamy pełną możliwość (dzięki zwrotnemu uchwytowi wiertarki U i ramienia R) dostania się wrzecionem do otworu każdego oddzielnego cylindra, choćby to był blok 8-io cylindrowy. W uchwycie wiertarki znajduje się wrzeciono, wiszące swobodnie, a na niem wisi głowica tj. właściwy przyrząd szlifujący i polerujący ścianki cylindra.



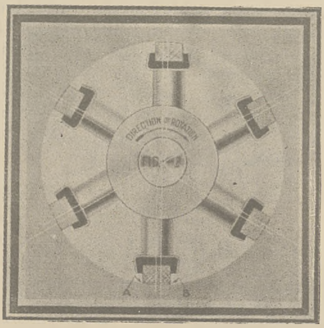
Ryc. 17. Szlifowanie cylindrów na bloku nie wyjętym z samochodu. Naftę z nieczystościami odprowadza się poza karter.

Głowicę w widoku i przekroju mamy przedstawioną na rycinach 13 i 14. Konstrukcja jej jest bardzo prosta, a jednak pomyślana racjonalnie i działająca precyzyjnie. Do głównej tulei, która posiada 12 otworów, wstawia się 6 stalowych oprawek z silnie umocowanemi kamieniami szmerglowemi. Każda oprawka ma tę samą długość sworzni, zakończonych stożkowo a po wsunięciu stykających się z dwoma stożkami ślizgającemi się po wewnętrznej części tulei.

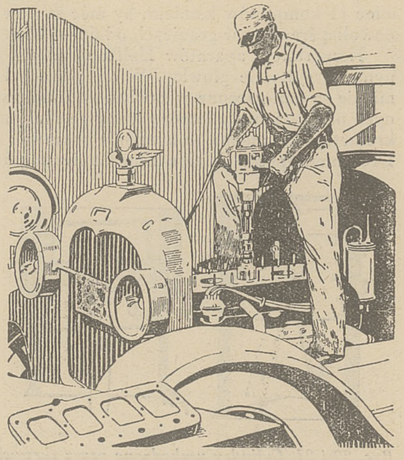
Wewnętrzne stożki służą do tego, by rozpierać w miarę potrzeby kamienie. Śruba mikrometryczna, przechodząca przez te stożki daje się wprawiać w ruch za pomocą pierścienia, znajdującego się na dnie manszeta (ryc. 13 a). Obrót tego pierścienia odbywa się stopniowo od ząbka do ząbka, przyczem każdy ruch, przesuwający pierścień na tym dystansie równa się rozprężeniu kamieni o 1/3000 cala ang. Ponieważ można i tę przestrzeń od ręki podzielić na 3 mniejsze okresy, mamy pewny środek na przesuwanie kamieni czyli zwiększanie średnicy w granicach 1/000".

Po założeniu kamieni w głowicę naciąga się sprężynki u dołu i u góry (spiralki sprężynowe), które dociskają wszystkie kamienie razem w kierunku do stożków wewnętrznych. Działanie tych sprężyn ściskających jest tak silne, że niema najmniejszej obawy, by kamienie samowolnie naciskały na ścianki cylindra nawet przy obrotach większych niż 425 na minutę.

Przed rozpoczęciem szlifowania należy dokładnie wymierzyć średnicę cylindra i nastawić odstęp kamieni. W czasie szlifowania można kamienie rozszerzać w ruchu, postępując przy tem ostrożnie, by nie wywołać zatarcia się ich w cylindrze.



Ryc. 16. Równomierna praca wszystkich kamieni w cylindrze okrągłym.

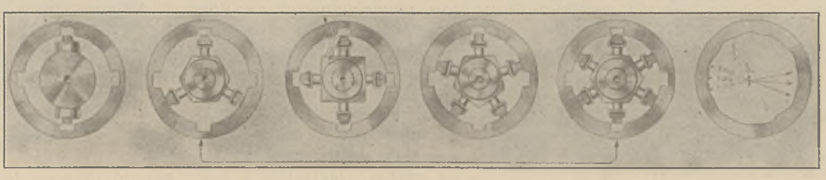


Ryc. 18. Sposób pośpiesznego szlifowania cylindrów bez zdejmowania bloku z silnika.

Najpierw rozpoczyna się szlifowanie kamieniami grubemi (o ziarnistości 90), następnie średniemi (ziarnistość 120) i wykańcza je bardzo delikatnemi (ziarnistość 180). W praktyce jednak stosuje się najczęściej ziarnistość 90 i 120.

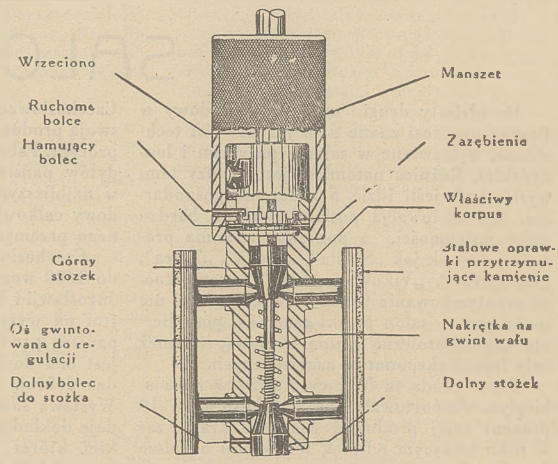
Dobrze pracująca szlifierka usuwa warstwę żeliwa 8—10 setnych milimetra w ciągu 5 minut w cylindrze o średnicy 80 mm i długości 250 mm. W czasie szlifowania zwilża się kamienie i ścianki cylindra naftą, przez co unika się rozgrzania bloku, zmiany średnic — i to jest największą zaletą tej metody.

Cylindry bardzo uszkodzone można również obrabiać tą metodą i doprowadzić je do porządku, lecz praca trwa wtedy dłużej. Na ryc. 15 mamy przedstawioną jeszcze jedną zaletę tego systemu, a mianowicie pomijanie przez kamienie kanału, jaki często powstaje wskutek zadarcia cylindra sworzniem tłokowym. Dzięki temu, że kamień omija taki kanał, można mieć pewność, że cylinder będzie równo oszlifowany i miejsce uszkodzone nie pogłębi się.



Ryc. 15. Kamienie nie wpadają do kanałów i mogą nawet tuleję z przedstawionemi nacięciami zamienić na okrągłą.

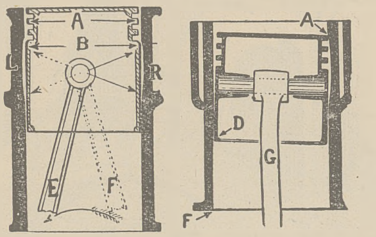
Zmieniając do tej samej głowicy komplety kamieni można szlifować cylindry samochodowe o średnicy od 66—133 mm. Każdy komplet rozpręża się dzięki rozsu-



Ryc. 14. Głowica Hutto w przekroju.

wanym stożkom o 6 mm. Skutkiem tego trzeba mieć 11 kompletów kamieni, by móc szlifować dowolną średnicę w granicach od 66—133 mm.

Konstrukcja aparatów Hall'a różni się jedynie w systemie głowicy. W tej głowicy kamienie są umieszczone w zawiasowo umocowanych uchwytach. Zapomocą śruby ze skalą mikrometryczną można te kamienie rozsuwać co 1/100 mm. Sposób działania mechanizmu głów-



Ryc. 20 i 21. Cylindry uszkodzone przez skrzywiony korbowód.

ki Hall jest jasny z ilustracji. Oba typy aparatów szlifujących można zastosować do pracy bezpośrednio na bloku silnika, niewyjętego nawet z ramy samochodu. Wtedy zamyka się dolną część cylindra specjalną szczelnie przylegającą podkładką, która zbiera naftę, pył szmerglowy i produkty szlifowania, odprowadzając je po za obręb silnika (ryc. 17 i 18).

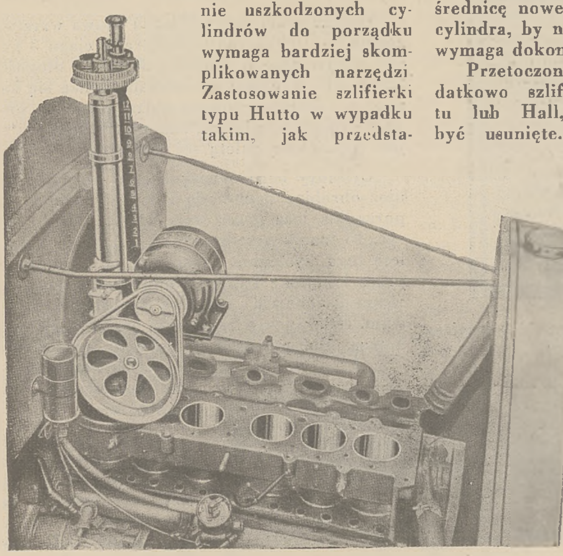
Doprowadzenie silnie uszkodzonych cylindrów do porządku wymaga bardziej skomplikowanych narzędzi. Zastosowanie szlifierki typu Hutto w wypadku takim, jak przedstawiony na rycinach 20 i 21 może wywołać przechylenie osi pionowej choćby o nieznaczny kąt. Musimy więc dołożyć starań, by oś cylindra i ścianki były bezwzględnie prostopadłe do idealnej osi, przechodzącej przez silnik względnie przez wał korbowy.

Chcąc się przekonać, w jakim stanie znajduje się pionowość ścianek, musimy dokonać skrupulatnych i trudnych pomiarów kątomierzem.

W tych wypadkach, gdy błędy są jawne, należy cylindry bloku przewiercić na nowo. Na rycinie 22 mamy przedstawioną typową maszynę, służącą do roztaczania średnic cylindrów i doprowadzanie ich do dawnej pionowości. Za podstawę do tej maszyny służy górna płaszczyzna bloku, która musi być należycie oczyszczona, by przyleganie aparatu było zupełnie pewne. Istotną częścią tej maszyny jest głowica, zaopatrzona w szereg noży, działających jak noże tokarskie, lub ostrza rozwiertarek.

Zapomocą motoru (wbudowanego w aparat), ślimacznicy i ślimaka wprawia się głowicę w ruch obrotowy i postępowy. Długa śruba, przechodząca przez środek aparatu, obsuwa głowicę zwolna coraz niżej, wytaczając systematycznie otwór zupełnie równy i gładki. Ostrza tarczy tnącej nastawia się zapomocą stożka, który można tak subtelnie wcisnąć, że przesunięcia mogą się powiększać o 1/100 mm. W ten sposób nastawia się głowicę tnącą przed rozpoczęciem wiercenia z największą dokładnością, uwzględniając średnicę nowego tłoka i oszczędzając ścianki cylindra, by nie wytaczać je więcej, jak tego wymaga dokonany pomiar.

Przetoczone cylindry muszą być dodatkowo szlifowane przyrządem typu Huttu lub Hall, gdyż ślady noża powinny być usunięte.

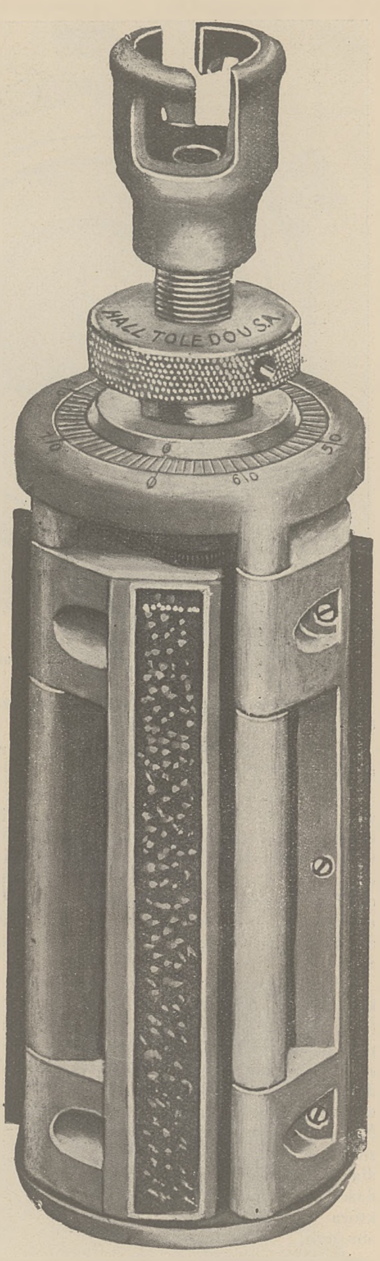


Ryc. 22. Wiertarka „Stormezing" służąca do roztaczania cylindrów bardzo uszkodzonych.

Tyle o najnowszych metodach remontu samochodów. Omówiliśmy narazie remont gniazd, zaworów i cylindrów; do remontu innych organów samochodu, metodami nowoczesnemi powrócimy w najbliższych numerach naszego pisma.

Zaznaczyć wypada, że znikoma jest liczba warsztatów samochodowych w Polsce, które stosują wszystkie te nowoczesne metody remontu, a szkoda! Bowiem wszystkie opisane dotąd maszyny pracują automatycznie i nadzwyczaj precyzyjnie, przez co dużo oszczędza się na czasie, materjale i pieniądzu.

Inż. Eug. Porębski.



Ryc. 19. Głowica „Hall" posiada tylko 4 kamienie, lecz za to daje się nastawić w większych granicach niż Hutto.

SALON PRASKI

Dwudziesty drugi salon samochodowy w Pradze przynosi znane nam już nowości techniczne, wystawione w salonie paryskim i londyńskim. Różnica natomiast jest między temi wystawami, jeśli idzie o znaczenie gospodarcze. Czechosłowacja posiada rynek o bardzo dużej pojemności, a ponieważ rodzima produkcja fabryk jak „Skoda", „Praga", „Tatra", „Zbrojovka", „Vikov" i „Aero" wewnętrznego zapotrzebowania Czechosłowacji pokryć nie może, przeto salon praski gromadzi poza licznie reprezentowaną grupą krajową, również cały legjon eksponatów zagranicznych.

Prym wiodą tu Niemcy, którzy w roku ubiegłym eksportowali do Czechosłowacji 10 procent całej produkcji własnego kraju, zaś w roku bieżącym odsetek ten wzrósł o dalsze 2 proc. Największa fabryka samochodów w Czechosłowacji to fabryka „Skoda". która swoją produkcję od roku 1925 podniosła o 613 procent. Fabryki czeskie korzystają z ulg i kredytów państwowych, jest przeto nadzieja, i w najbliższych latach czeski rynek samochodowy całkowicie uniezależni się od zagranicznego przemysłu.

Czechosłowacja eksportuje rocznie 1400 do 1600 wozów i to głównie do nas, Austrji, Jugosławji i Węgier. Aczkolwiek produkcja nie stoi na wyżynie w porównaniu do innych państw, produkujących samochody, to jednak jest ona doskonała i zasługuje na ocenę bardzo dobrej. Cena wozów jest naogół niska. Wystawa sama pięknie i wzorowo urządzona, daje dokładny przegląd wytwórczości niemieckiej, której wozy standardowe jak „Adler", 6 i 8-cylindrowe „Audi", mały „BMW", „Horch" oraz cała serja pięknych „Mercedes-Benz", począwszy od najmniejszego typu „Stuttgart", przez typ „Mannheim", „Nuerburg", „SS" do największego „Mercedesa", daje miłe wrażenie wzrokowe licznie zwiedzającym. Pozatem odznacza się specjalnie „Roehr" ze swojemi najnowszemi konstrukcjami i niezwykle piękną i wytworną linją karoserji, dalej dwa typy „Wandererów" 4 i 6 cylindrowych, wreszcie olbrzymi 12-cylindrowy „Maybach", należący do najdroższych wozów świata.

Specjalnych nowości na praskiej wystawie nie widać, poza znaną już z salonu paryskiego 12-cylindrową „Tatrą", oraz przepięknym „Austro-Daimlerem" ADR 8. „Skoda", „Praga" i „Walter" przynoszą dotychczasowe, lecz

(Dokończenie na stronie 15-tej.)

Ze sportu

Echa rajdu awjonetek — Wyścig na wzniesieniu Griffoulet — Gometz le Châtel — Vermicino-Rocca di Papa — Międzynarodowy rajd Automobilklubu Rzeszy.

W instytucie aerodynamicznym odbyła się w ub. niedzielę uroczystość rozdania nagród uczestnikom 3-go krajowego konkursu awjonetek.

Po zagajeniu zebrania i po wybraniu prezydjum, w którem zasiedli p. min. Kuehn, inż. Eberhardt, gen. Kwaśniewski, płk. Filipowicz i mjr. Kwieciński, krótkie przemówienie wygłosił p. min. Kuehn, jako szef lotnictwa cywilnego. P. minister zaznaczył, iż pomyślny wynik konkursu awjonetek świadczy o rozwoju sportu lotniczego i wyraził podziw i uznanie dla wysiłku, jakiego dokonali uczestnicy rajdu, osiągając świetne rezultaty. P. minister podziękował również LOPP za popieranie wszystkich usiłowań lotniczych w Polsce, oraz komisji lotniczej za zorganizowanie konkursu. Na zakończenie podkreślił p. minister duże zainteresowanie, jakie wywołał rajd wśród najszerszych warstw społeczeństwa, o czem świadczy wielka liczba zgłoszonych nagród. Jest to symbol — zakończył p. minister — że społeczeństwo polskie zaczyna się coraz więcej interesować lotnictwem i to pozwala mieć nadzieję, że następne konkursy spotkają się z jeszcze przychylniejszem poparciem.

Przystąpiono zkolei do rozdania nagród, które wręczał osobiście p. minister. W grupie pierwszej awjonetek, biorących udział w konkursach, pierwszą nagrodę w wysokości 6000 złotych zdobyła sekcja lotnicza stud. politechniki warszawskiej za wyczyn por. Żwirko na RWD 4. Drugą nagrodę w wysokości 4000 zł zdobył Aeroklub akademicki we Lwowie przez wyczyn inż. pilota Grzeszczyka na RWD 4. Trzecią nagrodę w wysokości 3000 zł. przyznano Aeroklubowi akademickiemu w Warszawie za wyczyn kpt. pilota Gedgowda na JD 2. Czwartą nagrodę w wysokości 2000 zł. otrzymała Podlaska Wytwórnia Samolotów za lot por. pilota Lewoniewskiego na PWS 52.

Z nagród nieobjętych regulaminem — 2 nagrody przechodnie, z których jedna ofiarowana przez ministra komunikacji — puhar bronzowy rzeźbiony Olgi Niewskiej — otrzymał Aeroklub akademicki w Warszawie za pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej, zdobyte przez por. Żwirko. Aeroklub akademicki w Krakowie oraz Aeroklub warszawski ponadto otrzymały nagrody nieprzechodnie. W grupie drugiej nagrody regulaminowe przypadły:

I nagroda 6000 złotych Aeroklubowi akademickiemu w Poznaniu za lot por. Skrzypińskiego na RWD 2.

II nagroda 4000 zł. — Sekcji lotn. stud. polit. warsz. za lot inż. Drzewieckiego na RWD 2.

III nagroda 3000 zł. — Aeroklubowi akademickiemu w Warszawie za lot inż. Rogalskiego na RWD 2.

IV nagroda 2000 zł. — Aeroklubowi akademickiemu w Wilnie za lot sierż. Tondisa na RWD 2.

Z nagród nieobjętych regulaminem — dwie nagrody przechodnie, z których jedna ofiarowana przez ministra komunikacji, przypadły Aeroklubowi akademickiemu w Poznaniu za lot por. Skrzypińskiego. Ponadto rozdano około 40 nagród, ofiarowanych przez różne organizacje i instytucje właścicielom awjonetek i załogom, biorącym udział w locie.

Z nagród, przyznanych załogom awjonetek, duża część nagród przypadła por. Żwirko oraz inż. Grzeszczykowi.

* * *

Znany kierowca ze stajni Bugatti Dreyfus pobił w ubiegłą niedzielę rekord trasy na wzniesieniu Griffoulet we Francji, osiągając średnią szybkość 119 klm/godz.

Wyniki tego wyścigu były:

Wozy sportowe — 1 500 ccm: Palos (Bugatti), 3 000 ccm: Besatcelle (Ballot).

Wozy wyścigowe 1 100 ccm: Dourel (Amilcar), 1 500 ccm: Billoin (Bugatti), 2 000 ccm: Rey (Bugatti), 3 000 ccm: Dreyfus (Bugatti), średnia szybkość 119,205 km, 5 000 ccm: Albarède (Ford).

* * *

Wyścigi na Gometz le Châtel stanowią zamknięcie paryskiego sezonu samochodowego i odbyły się w ostatnią niedzielę. Zwycięstwo zdobył Zanelli na Bugatti, osiągając 113 klm/godz.

Wyniki: wozy sportowe 750 ccm: Gauthier (Rosengart), 1 100 ccm: Lepicard (Donnet), 1 500 ccm: Gondoin (Indépendant), 2 000 ccm: Mary (Ballot), 3 000 ccm: Brunet (Bugatti), 5 000 ccm: Sénéchal (Delage), 8 000 ccm: Brisson (Stutz).

Wozy wyścigowe 1 100 ccm: Giraud-Cabantous (Salmson), 1 500 ccm: Sénéchal (Delage), 3 000 ccm: Zanelli (Bugatti), średnia szybkość 113.421 km, nowy rekord.

* * *

Wyścig górski na Vermicino-Rocca di Papa w pobliżu Rzymu odbył się po raz jedenasty w ub. niedzielę. W roku 1929 ustalił Hans Stuck nowy rekord trasy. Z pośród 11 kierowców zespołu Maserati tym razem był Fagiole pierwszym; niestety brakowało mu do pobicia rekordu Stucka okrągłych 12 sekund. Szwajcar Caflisch na Mercedesie zajął w kategorji ponad 2 000 ccm trzecie miejsce.

Łącznie z tym wyścigiem odbyła się dokoła Coppa dei Castelli Romani (270 klm) jazda próbna po niezamkniętych szosach i bez ograniczenia szybkości. Pierwsze miejsce zajął zespół Fagioli — Furmani na Maserati. Caflisch na Mercedesie zdobył specjalną nagrodę za największą szybkość na 20 klm, na krótych osiągnął on 165 klm/godz.



Pani Aleksandra Duszyńska zdobyła pierwszą nagrodę w Jeździe za lisem zorganizowanej przez Automobilklub Wielkopolski.

Wyniki Coppa Leonardi: Klasa ponad 1 500 ccm: 1. Renzi Cesare (Bugatti), 9:16 1/5 (średnia szybkość 93,200 km nowy rekord).

Klasa 2 000 ccm: 1. Biondetti Clemente (Bugatti), 8:55 1/5 (średnia szybkość 96,860 klm).

Klasa ponad 2 000 ccm: 1. Fagioli Luigi (Maserati), 8:28 1/5 (średnia szybkość 102,006 km, nowy bezwzględny rekord); 3. Caflisch Federico (Mercedes), 10 min. 45 2/5 sek.

Coppa dei Castelli Romani:

Klasa do 1 500 ccm: 1. Lurani (Alfa Romeo) 2:48:22.

Klasa ponad 1 500 ccm: 1. Furmani-Fagioli (Maserati), 2:41:48 (średnia szybkość 100,125 klm); 4. Caflisch (Mercedes), 3:17:34.

* * *

Jak już swego czasu donosiliśmy, organizuje Automobilklub Rzeszy w roku przyszłym międzynarodowy rajd samochodowy na dystansie dziesięć tysięcy kilometrów, prowadzący przez liczne kraje Europy, między innemi i Polskę. Celem tego rajdu będzie próba wytrzymałości wozów oraz kierowców. W rajdzie będą mogły wziąć udział samochody turystyczne, sportowe, użytkowe, lekkie ciężarowe oraz autobusy. Rajd ten wzbudził wielkie zainteresowanie nietylko wśród przemysłowców samochodowych europejskich i amerykańskich, ale także wśród najbardziej zapalonych rajdzistów świata. Komisja Sportowa ustala aktualnie regulamin, który przesłany zostanie wszystkim Automobilklubom zainteresowanych państw. Według ustalonego planu rajd poprowadzi przez Hiszpanję, Portugalję, Francję, Włochy, Szwajcarję, Jugosławję, Węgry i prawdopodobnie Polskę. Wskazanem by było, by rajd ten znalazł zainteresowanie w kołach naszych sportowców samochodowych, którzy mając poza sobą świetne wyniki i rutynę, mogliby ją właśnie w tym rajdzie wykazać.

Rajd ten odbędzie się w okresie od 22 do 24 czerwca, czyli w najpiękniejszej porze roku. Automobilklub Rzeszy już obecnie czyni starania u wszystkich Automobilklubów państw, poprzez które poprowadzi rajd ażeby uczestnikom okazały jak najdalej idącą pomoc. Zaznaczyć wypada, że poza licznemi nagrodami pieniężnemi różne Automobilkluby ofiarowały wysokowartościowe nagrody i że uczestnikom tego rajdu przyznane zostaną plakiety pamiątkowe.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Katastrofa autobusowa.) W sobotę w południe wydarzyła się wielka katastrofa autobusowa na szosie obornickiej. Prowadzący autobus szofer stracił w pewnym momencie panowanie nad kierownicą, tak, że autobus wpadł na przydrożne drzewo. Ciężkie obrażenia odniosło 5 osób. Zaalarmowane Pogotowie lekarskie z Poznania pośpieszyło z akcją ratunkową.

NOWY SĄCZ. (Katastrofa autobusowa.) Dnia 30. ub. m. o godzinie 4-tej nad ranem uległ autobus, kursujący między Krakowem a Nowym Sączem katastrofie. W chwili, gdy autobus ten dojeżdżał do wsi Tęgoborze pod Nowym Sączem, wjechał do rowu i uległ wywróceniu. Z pośród pasażerów jeden odniósł ciężkie, 3 zaś lekkie uszkodzenia ciała. Policja unieruchomiła autobus aż do przybycia komisji.

KRAKÓW. (Autobus wpada do rowu.) W niedzielę, autobus osobowy, kursujący między Liderkowem a Orkiem Pałeckim, skutkiem defektu kierownicy, wpadł do rowu i zarył się, ulegając zupełnemu zniszczeniu. Kilku pasażerów zostało ciężko rannych. Przejeżdżające samochody zabrały ofiary katastrofy do Krakowa, gdzie umieszczono je w szpitalu.

KRAKÓW. (Dwa wypadki samochodowe.) W Łopatowicach pow. krakowski, wjechał autobus z Mszany Dolnej do rowu przydrożnego. Przyczyną wypadku zarzucenie wozu na oślizgłej szosie. Z pośród 12 pasażerów odniosła okaleczenia jedna kobieta od szkła z rozbitych okien. Podobny wypadek wydarzył się z samochodem Władysława Grabowskiego z Krakowa, który w gminie w Stanisławowicach wjechał również do przydrożnego rowu. Szofer Władysław Więckowicz doznał przy wypadku poważnych uszkodzeń cielesnych. Wypadek spowodowało spłoszenie się koni przy furmance, którą kierowca chciał wyminąć.

KATOWICE. (Wypadek samochodowy.) Dnia 30. ub. m. o godzinie 7 wieczór na szosie pomiędzy Kamionką a Piotrowicami w powiecie pszczyńskim samochód osobowy, należący do Deutschkattolische Volkspartei, najechał na drzewo i uległ rozbiciu. Szofer Masztelarz odniósł lekkie rany, natomiast agitator niemiecki Martins wyszedł bez szwanku. Byli oni w Mikołowie na wiecu i wracali w stanie podchmielonym.

WILNO. (Autobus z 12 pasażerami wpadł do rzeki.) Wczoraj rano autobus, jadący z kilkunastu pasażerami z Podbrzezia do Wilna, wskutek defektu kierownicy wpadł do rzeki, przyczem 12-tu pasażerów odniosło rany. W wodzie znalazły się również towary, wiezione autobusem.

Rannych przewieziono do Wilna i umieszczono w szpitalu.

PARYŻ. (Katastrofa samochodowa.) W miejscowości Romano starły się w pełnym biegu dwa samochody prywatne. Z 6 pasażerów, trzech zostało zabitych, a trzech pozostałych jest ciężko rannych.

PARYŻ. (Francuski generał ofiarą katastrofy samochodowej w Indochinach). Jak donoszą z Paryża, wydarzyła się w Indochinach straszna katastrofa samochodowa, ofiarą której padł główny dowódca wojsk francuskich w Indochinach gen. Le Billot. Stan gen. Billota nie jest jednak ciężki, natomiast jego oficer ordynansowy, kpt. sztabu głównego, Le Bigot, poniósł śmierć. Ponieważ gen. Le Billot z całą surowością tłumił ruchy powstańców w Indochinach, istnieje przypuszczenie, że wypadek był uplanowanym zamachem przez powstańców.

Z KRAJU

Znowu zamach na samochód

Nieznani sprawcy ścięli na drodze pomiędzy Smolarami a Ochodzą pow. żnińskiego kilka słupów telegraficznych oraz kilka sosen i ułożyli je w poprzek drogi z widocznym zamiarem spowodowania katastrofy samochodowej.

Na szczęście przejeżdżający samochód ominął przeszkodę, a jadący w nim uwiadomili o tem najbliższy posterunek policji. Wszczęta obława narazie nie dała rezultatu.

Więcej uwagi

W związku z okresem jesiennym, władze zwracają uwagę kierowców samochodowych na konieczność powstrzymania się od zbyt pośpiesznej jazdy, szczególnie na skrzyżowaniach ulic, gdyż na jezdniach o gładkiej nawierzchni, w związku z deszczami i ożywionym ruchem, powstaje warstwa błota, powodująca przy hamowaniu ślizganie się samochodów, wielce niebezpieczne i uniemożliwiające kierowcom panowanie nad samochodem przy rozwijaniu większej szybkości.

Przechodnie winni o tem pamiętać w obecnej porze roku i zachowywać specjalną ostrożność przy wkraczaniu na jezdnię. Należy przytem spoglądać przedewszystkiem na lewo, a od środka jezdni na prawo i przechodzić jezdnię prostopadle do chodnika najkrótszą drogą w pobliżu skrzyżowań ulic, gdzie szybkość samochodów jest zmniejszona.



Widok z wylewu Odry na Śląsku niemieckim. Na rycinie autobus pocztowy, utrzymujący służbę pocztową w Lignicy.

Z Touring Klubu

Dnia 26. ub. m. odbył się 1-szy zjazd delegatów sekcji samochodowej polskiego Touring Klubu, na który przybyli liczni delegaci ze wszystkich dzielnic Polski.

Po załatwieniu szeregu spraw, dotyczących administracji, wewnętrznej sieci delegatów, uchwalono zorganizować we wszystkich miastach wojewódzkich komisje rzeczoznawców oraz komisję porad prawnych. Postanowiono również rozszerzyć działalność komisji zniżek i udogodnień, nawiązując kontakt w całej Polsce z hotelami, restauracjami, garażami, warsztatami etc., któreby dawały specjalne ulgi dla członków polskiego Touring Klubu.

W związku z uzyskanym w Ministerstwie skarbu przywilejem wydawania tryptyków, polski Touring Klub wkracza na drogę racjonalnego rozwoju, analogicznie do pokrewnych instytucyj zagranicą.

Ciężkie czasy dla dorożek samochodowych

Dorożki samochodowe przeżywają w roku bieżącym poważny kryzys, którego objawem są zmniejszone obroty dzienne, wahające się, jak twierdzą przedstawiciele zainteresowanych związków, w granicach 30 złotych, co wystarcza zaledwie na pokrycie kosztów amortyzacji i eksploatacji wozu, oraz w związku z tem stopniowe zmniejszanie się ilości kursujących w Warszawie dorożek samochodowych. Objaw ten zaobserwowany został poraz pierwszy w roku bieżącym, gdyż jak stwierdzają dane statystyczne w ubiegłych latach ilość autodorożek zwiększała się stale, w roku bieżącym zaś zmniejszyła się z 2 375 w dniu 1. I. 1930 r., na 2 332 w dniu 15 października.

Spadek więc zarejestrowanych dorożek samochodowych wynosi 43, nie licząc wielu wozów, będących w remoncie, które, niewiadomo, czy zostaną wykupione i znów uruchomione.

Właściciele dorożek samochodowych zrezygnowali ostatnio z żądań podwyższenia taryfy, co nawet w wypadku uwzględnienia — nie przyczyniłoby się zapewne do zwiększenia frekwencji, a nawet wprost przeciwnie: mogłoby ją znacznie zmniejszyć.

O ile ilość dorożek samochodowych zmalała — o tyle znów, co jest objawem niezwykle charakterystycznym — wzrosła ilość dorożek konnych.

Według ostatnich danych statystycznych okazuje się, iż w roku ubiegłym kursowało w Warszawie 1 213 dorożek konnych z 2 028 dorożkarzami; dziś zaś kursuje ich 1 249 i stanowi źródło dochodu dla 2 205 osób.

Niewątpliwie, że gra tu dużą rolę tańsza, w porównaniu z dorożkami samochodowemi, taryfa za przejazd, niemniej jednak przypuszczenia z przed lat kilku, iż dorożkarze konni znikną zupełnie z ulic Warszawy okazały się błędne.

Przegląd samochodów w stolicy

Dnia 31 grudnia upływa ostateczny termin dorocznego przeglądu technicznego i rejestracji wszystkich samochodów zarobkowych, a więc dorożek samochodowych i autobusowych. Zazwyczaj zainteresowani zwracają się o załatwienie formalności dopiero po świętach Bożego Narodzenia. Wobec tego, że wykonanie tych czynności w ciągu ostatnich kilku dni nie jest możliwe, gdyż Warszawa liczy około 3 000 tego rodzaju pojazdów, w r. b. rozpoczyna się rejestracja w b. m. Samochody, badane w tym okresie, otrzymują już dokumenty, ważne na rok 1931.

Nie będzie odrębnego sądu dla automobilistów

W swoim czasie zarząd związku automobilistów zwrócił się do Ministerstwa Sprawiedliwości z prośbą o wyodrębnienie wszystkich spraw za przekroczenie przepisów drogowych oraz kierowanie ich do specjalnie utworzonego sądu.

Wobec odmownej odpowiedzi, udzielonej przez Ministerstwo Sprawiedliwości, zarząd wspomnianego związku zwołuje specjalną konferencję wszystkich zainteresowanych organizacyj, dla wspólnego wystąpienia w obronie omawianego postulatu.

Budowa stałych dworców autobusowych w stolicy na szlakach dobiegowych

Podczas konferencji prezydenta Słomińskiego z zastępcą komisarza rządu wicewojewodą Olpińskim ustalono 6 punktów, w których powinny stanąć dworce dla autobusów komunikacji podmiejskiej i dalekobieżnej.

Ilość tych punktów odpowiada ilości t. zw. szlaków dobiegowych. Są one następujące: w okolicach dworca gdańskiego przy zbiegu ulic Kłopot i Szymanowskiej ma stanąć stały dworzec autobusowy dla autobusów, kursujących na szlaku wiodącym do Bielan, Młocim, Burakowa i Powązek. Drugie miejsce, również pod stały dworzec wyznaczono przy zbiegu ulic Żelaznej, Nowogrodzkiej i Al. Jerozolimskiej. Dworzec ten przeznaczony będzie dla szlaków wiodących od Grodziska, Grójca i od Błonia. Trzeci stały dworzec stanąć ma w przyszłości przy zbiegu ulic Ratuszowej, Łukasińskiego i Jagiellońskiej. Obsługiwać on będzie autobusy kursujące na szlaku od Jabłonny, Pułtuska, Radzymina i Wawra.

Na Moczydle (Wola) postanowiono zarezerwować teren dla szlaków dobiegowych, wiodących od Powązek i Błonia. Narazie niema na tych szlakach większego ruchu.

Wyznaczono również teren na stały dworzec, jaki stanie w przyszłości przy zbiegu ulic Puławskiej i Madalińskiego, przeznaczony dla szlaków dobiegowych od Grójca, Wierzbna i Piaseczna. Wreszcie przy pl. Unji Lubelskiej wzniesiony ma być dworzec prowizoryczny. Po wzniesieniu stałych dworców prowizoryczne będą skasowane.

Autobusy międzymiastowe

W Warszawie odbyło się posiedzenie komitetu wykonawczego Związku właścicieli przedsiębiorstw autobusowych z udziałem delegatów z całego kraju. Postanowiono: 1) ustalić projekt jednolitych zasad wymiaru samorządowego podatku drogowego, 2) starać się, aby przy budowie dworców autobusowych na terenach lokalnych zapewnić miejscowym organizacjom właścicieli autobusów lokale związkowe, 3) zalecić organizacjom właścicieli autobusów, aby współpracowały z władzami samorządowemi w sprawie poboru samorządowych opłat drogowych, 4) utrzymać stanowisko, że regulatory szybkości, a nie autografy zagwarantować mogą bezpieczeństwo ruchu autobusów, 5) przychylić się do prośby Związku zawodowego agentów i wojażerów w sprawie udzielenia zniżek członkom tej organizacji przy korzystaniu z komunikacji autobusowej.

Z ZAGRANICY

Nowy wynalazek niemiecki!

Pewien szofer auta ciężarowego, który wrócił z podróży do Saksonji, opowiada o ciekawych próbach, jakie przed kilkoma dniami przeprowadzano na mocy rozporządzenia rządu saskiego na gościńcu między gminami Riesa i Wurz. Według oświadczeń szofera, które nie zostały dotychczas potwierdzone, prowadził on przed kilkoma dniami na wymienionym gościńcu ciężarowy samochód. Nagle zapłon wypowiedział posłuszeństwo. Jednocześnie zatrzymało się około 40 wozów, jadących na odcinku gościńca długim na około 4 klm. Mimo usiłowań szoferów, nie można było puścić w ruch motorów, chociaż nie znaleziono żadnych wad.

Po pewnym czasie zjawił się na gościńcu żandarm, który, przeprosiwszy właścicieli samochodów, oświadczył im, iż dopiero za parę godzin będą mogli ruszyć dalej, gdyż obecnie przeprowadza się na gościńcu próby na mocy rozporządzenia rządu saskiego. Podobno chodziło tutaj o wypróbowanie nowego niemieckiego wynalazku promieni magnetycznych, które mają osobliwy wpływ na motory samochodów i samolotów i mogą unieruchomić je w każdej chwili.

Samochód dystansuje kolej

Współzawodnictwo między koleją żelazną, a samochodem występuje dzisiaj coraz silniej w całym świecie, a jak wynika z głosów prasy londyńskiej, najwyraźniej występuje to zjawisko w Anglji w szczególności zaś w samym Londynie. Angielskie ministerstwo kolei ogłosiło bowiem świeżo rozporządzenie, w myśl którego zamyka się ruch na 90 podmiejskich linjach kolejowych Londynu. W prowincji Wales zamknięto równocześnie cztery linje kolejowe, a w motywach wyraźnie stwierdzono, że przyczyną są samochody, które sprawniej i dogodniej służą dzisiaj ruchowi pasażerskiemu, niż koleje.

Walka o rekord światowy szybkości

Światowy rekord szybkości samochodów stanowi przedmiot najgorętszych zabiegów, wysiłków i ambicji ze strony najlepszych automobilistów świata.

W chwili obecnej znajdują się w robocie cztery samochody-bolidy, które mają zaatakować rekord

szybkości, ustanowiony przez tragicznie zmarłego kierowcę angielskiego Segrave'a. Rekord ten wynosi 372,47 klm/godz. i został ustanowiony na plaży Daytona-Beach w roku 1929.

Jedna z maszyn przygotowanych do zaatakowania rekordu światowego należy do Anglików i będzie sterowana przez słynnego kierowcę Malcolm-Campbella.

Budowa tego nowego bolida trzymana jest w największej tajemnicy. Nikt nie zna szczegółów konstrukcyjnych, aczkolwiek sprawa ta budzi zrozumiałe zainteresowanie w międzynarodowych kołach automobilowych. Wiadomo tylko tyle, że według słów Campbella nowa maszyna będzie zdolna osiągnąć szybkość 4 mil ang. na minutę, to znaczy — 386 klm/godz.

W Ameryce przygotowywany jest bolid marki Packard oraz Tripex, a wreszcie w Australji skonstruowana jest czwarta maszyna do osiągnięcia maksymalnej szybkości, której największą atrakcją będzie — silnik „Napier" ze sprężarką.

Ofiary samochodów w Stanach Zjednoczonych

Według statystyki urzędowej amerykańskiego departamentu handlu, w ciągu 1929 r. w Stanach Zjednoczonych straciło życie wskutek katastrof samochodowych 29.631 osób. Jestto dość pokaźna liczba, jeżeli się uwzględni wzorowo uregulowany ruch dla samochodów i pieszych we wszystkich miastach Ameryki.

Zawieje śnieżne automobiliści zmarzli na śmierć

We wschodniej części U. S. A. szaleją zawieje śnieżne, które przybrały niebywałe, jak na porę obecną, rozmiary. Zaspy śnieżne są tak olbrzymie, że w dużej części stanu New Jork komunikacja na drogach publicznych została przerwana. Przeszło tysiąc samochodów ugrzęzło w śniegu.

O szalejącej zawiei śnieżnej donoszą również z Kanady. Po nocy z dnia 21 na 22 października, podczas której śnieg padał bez przerwy, znaleziono na drogach kilku automobilistów, którzy zmarzli na śmierć.



Stan New Jork nawiedziły ostatnio wielkie opady śnieżne, dochodzące miejscami do 1,20 m. Na rycinie kilku automobilistów, bezradnych i nieprzygotowanych na taką niespodziankę.

Z LOTNICTWA

Balon „Warszawa" zwyciężył

Jury IV rajdu balonów wolnych o puhar im. pułk. Wańkowicza, organizowanego w dniu 5 października przez departament aeronautyki min. spraw wojskowych wespół z komitetem stołecznym L. O. P. P., po dokładnem obliczeniu wyników przyznało następujące nagrody:

I. nagroda, balon „Warszawa", załoga: por. Pomorski i por. Zakrzewski, przelot długości 392,1 klm.

II. nagroda, balon „Kraków", załoga: por. Kasprzycki i por. Mogulski, przelot długości 274 klm.

III nagroda, balon „Wilno", załoga: mjr. Sielewicz i por. Gałęcki, przelot długości 172 klm.

Balony „Poznań", z załogą por. Hynek i por. Burzyński, oraz „Lwów", z załogą kpt. Farjaszewski i por. Stencel, które wylądowały poza granicami państwa zostały z rajdu wycofane.

Jubileusz pilota komunikacyjnego

W biurze zarządu P. L. L. „Lot" w Warszawie odbyła się uroczystość wręczenia odznaki pamiątkowej pilotowi p. Klemensowi Długaszewskiemu, z okazji ukończenia przez niego w roku bieżącym 500.000 kilometrów w służbie polskiej żeglugi powietrznej.

Dyrektor P. L. L. „Lot", inż. W. Makowski, przy wręczaniu p. Długaszewskiemu odznaki wygłosił przemówienie okolicznościowe, życząc pilotowi dalszych setek tysięcy kilometrów ku chwale polskiego lotnictwa.

Jubileusz p. Długaszewskiego, który po p. Burzyńskim jest drugim pilotem polskim, osiągającym półmiljonowo długą drogę podobłoczną, świadczy najdobitniej o pełnem bezpieczeństwie naszej komunikacji powietrznej, fakt zaś, że jubilat czuje się jak najlepiej, o tem, że „latanie" bynajmniej nie wpływa ujemnie na zdrowie.

Droga podobłoczna p. Długaszewskiego równa się przeszło 10-ciu okrążeniom kuli ziemskiej i na osiągnięcie jej trzeba było przebywania w powietrzu przez 4 000 godzin. Nadmienić się godzi, że p. Długaszewskiego, który w polskiej komunikacji powietrznej pracuje od roku 1923, za zasługi na tem polu odznaczony został „Srebrnym Krzyżem Zasługi".

Wyprawa szybowcowa

Podczas obywającej się obecnie wyprawy szybowcowej na terenie Bezmichowej, w województwie lwowskiem, pilot inż. Grzeszczyk, jeden z nielicznych twórców szybownictwa w Polsce, dokonał w dniu 29 października lotu na samolocie bezsilnikowym (szybowcu), unosząc się w powietrzu przez 2 godziny 30 minut i 15 sekund.

Jest to nowy rekord polski lotu na długotrwałość.

Poprzedni rekord, ustanowiony w listopadzie roku zeszłego na tym samym terenie i również przez pilota Grzeszczyka, wynosił 2 godziny 11 minut i 5 sekund.

Rekord obecny ustanowiony został na nowym szybowcu doświadczalnym „CW-4" Związku awjatycznego we Lwowie, który specjalnie dziedzinie szybownictwa się poświęca.

Rekord międzynarodowy, ustanowiony w roku 1927 przez pilota niemieckiego, Schulza, wynosi 14 godzin i 7 minut.

Aczkolwiek dalecy jeszcze jesteśmy od rekordu międzynarodowego, to jednak wyczyn nasz, — zważywszy, że szybownictwo u nas jest zaledwie w stadjum organizacji — stanowi dla nas poważny krok naprzód w dziedzinie szybownictwa.

Puhar Gordona Bennetta

Aeroklub Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej opublikował obecnie ostateczne wyniki, zorganizowanych przez niego w Cleveland międzynarodowych zawodów balonowych o III-ci puhar im. Gordona Bennetta.

Drugi puhar rozegrany został w roku zeszłym przez Amerykanów. W roku bieżącym odbyła się pierwsza rozgrywka o trzeci puhar, ufundowany dla utrzymania tradycji zawodów przez zwycięzców II puharu.

W myśl regulaminu puhar przechodzi na własność tego klubu, który odnosi zwycięstwo kolejno trzy razy.

Zawody odbywają się zwykle na terytorjum tego państwa, które odniosło zwycięstwo w zawodach poprzednich.

W tegorocznych zawodach brało udział sześć balonów. Pierwsze miejsce zajął balon amerykański. Następne trzy miejsca zajęły: balon amerykański — 348 mil, balon niemiecki — 343 mil i balon francuski — 165 mil.

Wobec tego, że zwycięstwo odnieśli znów Amerykanie, przyszłe zawody odbędą się w Ameryce.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1) Zamknięcie szosy. Starosta Powiatowy w Poznaniu, w przedmiocie remontu i zamknięcia dla publicznego ruchu kołowego drogi gminnej Zegrze—Krzesiny w odcinku Zegrze—Pokrzywno.

Powiatowy Zarząd Drogowy w Poznaniu przystępuje do uruchomienia robót około odnowienia powłoki tłuczniowej na drodze gminnej Zegrze—Krzesiny w odcinku Zegrze—Pokrzywno. Wykonywanie robót przypuszczalnie trwać będzie od 4. do 30 listopada 1930 r.

Podając powyższe do publicznej wiadomości nadmienia się, że w związku z tem zamknięto dla komunikacji kołowej wzmiankowany wyżej odcinek na okres wykonywania odnośnych prac.

Drogę objazdową dla ostatnio wymienionego odcinka wyznacza się przez Franowo do Pokrzywna.

Komunikat

Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

W ostatnich dniach rozesłał Związek Zawodowy Automobilistów R. P. (I. T. V.) listy do poszczególnych filij Zrzeszenia. Prosimy wszystkie filje, o przesłanie nam tej korespondencji. Podajemy do wiadomości członkom, iż w ostatnim czasie posunięto się ze strony Z. Z. P. do publicznego zaczepiania członków naszych na ulicach, w celu wywołania bójki. Zaznaczamy, iż postępowaniem swem wspomniana organizacja daje smutne świadectwo o panujących w niej stosunkach. Poszczególnym filjom na nadesłane nam listy odpowiedzieliśmy; odpowiedzi prosimy na następnem zebraniu plenarnem odczytać. W polemikę z Z. Z. P. ze względu na poziom ich listów nie wdajemy się. Sąd pozostawiamy członkom naszym. Dziwiło nas dotąd, iż prezes podpisuje tego rodzaju korespondencję, lecz po ostatnich zajściach przestaliśmy się dziwić.

Przy sposobności prosimy wszystkie Zarządy filijne o regularne nadesłanie nam wszelkich sprawozdań miesięcznych, aby umożliwić nam sformułowanie całkowitych sprawozdań miesięcznych.

Odpowiedzi redakcji

Pan Alfons Krzyśko, Kowalewo. — Umieszczenie w samochodach tabliczek z uwagą, że właściciel samochodu nie odpowiada za osoby jadące samochodem, względnie, że pasażerowie jadą na własną odpowiedzialność, w niczem nie zmienia stanu prawnego w razie wypadku. Wprawdzie za osoby, przewożone samochodem nie ponosi odpowiedzialności właściciel wozu, w myśl ostrego przepisu paragrafu 7 ustawy z dnia 3 maja 1909 r. natomiast, o ile kierowcy udowodni się niedbalstwo, to wobec osób przewożonych odpowiada on sam w myśl par. 823 kodeksu cywilnego, właściciel natomiast na podstawie przepisów o odpowiedzialności pracodawcy za pracownika za szkodę, wyrządzoną w wykonywaniu powierzonej mu czynności. Prawda, że odpowiedzialność właściciela względnie kierowcy w ostatnim wypadku jest trudniejsza do zrealizowania, gdyż poszkodowany musi udowodnić kierowcy niedbalstwo, czego naprzykład jako pasażer autobusu nie jest w stanie, bo przeważnie ani wypadku nie widzi, ani też nawet gdyby go widział, nie umiałby fachowo wypadku tego ocenić. W tym stanie prawnym jednak umieszczenie wspomnianych napisów nie ma żadnego znaczenia. Mogłoby to wchodzić w rachubę ewentualnie tam tylko, gdzie chodzi o jazdy z uprzejmości, a więc jazdy bezpłatne. Ten wypadek jednak, jak się zdaje, nie stanowi przedmiotu Pańskiego zapytania.

P. T. Auto-Targ, Tczew. Fabryka szybkościografów „Argo" znajduje się w Warszawie. Reprezentację na woj. poznańskie ma inż. Gustaw Liefeldt, Poznań, Hotel Monopol.

P. Z. Jaźwiński, Borki. Reprezentacja tej marki samochodów znajduje się w Krakowie i ma ją p. W. Ripper. Fabryka natomiast, która na życzenie przekaże katalogi i prospekty w Molsheim (Bas Rhin — Francja) Fabrique d'automobiles.

Stały czytelnik w Borku. Podatek taki istnieje i jest podatkiem komunalnym, przeważnie wymierzanym w wielkokrotności podatku państwowego. W jakiej wysokości obowiązuje dla danego powiatu, nie wiemy, jednak informacje szczegółowe otrzyma Pan w starostwie.









Zabezpieczyć sobie dowód!

Serja ciężkich wypadków samochodowych w ostatnich dniach, jak również trudności przeprowadzenia dowodu w sprawach samochodowych, o czem niejednokrotnie już pisaliśmy, uczą, że automobilista, narażający się na proces cywilny odszkodowawczy, czy też karny, bez odpowiedniego przygotowania sobie materjału faktycznego, podejmuje się niesłychanego ryzyka. W kołach automobilistów jest powszechnie znanym fakt, że zeznania świadków w procesie na tle wypadku samochodowego są z reguły rozbieżne i często prowadzą do zupełnie niezgodnego z rzeczywistością ustalenia stanu faktycznego. Nie znaczy to, by świadkowie ci zeznawali fałszywie pod przysięgą, lub choćby tylko lekkomyślnie, gdyż mimo sprzecznych zeznań i jedna i druga strona ma pełne przekonanie ścisłości zeznań. Różnica powstaje wskutek wad obserwacyj, zaostrzonych wskutek tempa wszelkich wypadków samochodowych tak dalece, że w sprawach tych zeznanie świadka może odgrywać już tylko rolę pomocniczą. Jakie czynniki psychologiczne tu działają i w jakiej prawidłowości, nad tem zbyt szeroko trzebaby się rozwodzić i za daleko by to nas zaprowadziło.

Skutkiem tego interes automobilisty wymaga, aby w ewtl. procesie ustalenie stanu faktycznego wypadku, możliwe było na podstawie dowodów t. zw. rzeczowych. Co będzie dowodem rzeczowym? Będą to wszystkie okoliczności, które pozwolą zrekonstruować przebieg wypadku wstecz.

Co to znaczy?

Świadkowie t. zw. naoczni widzą, lub raczej twierdzą, że widzieli, przebieg wypadku w tej kolejności, w jakiej się rzeczywiście zdarzył. Ponieważ jednak niema człowieka, który, wyciągając wnioski ze swych obserwacyj, nie naginałby ich do swych wniosków, wskutek tego zeznania świadków, jak wykazuje doświadczenie, są przykrojone na pewną opinję, którą świadek sobie wyrobił o wypadku, a okoliczności, których się domyśla, podaje jako fakty obserwowane. Dowód rzeczowy natomiast idzie w odwrotnym kierunku. Przyjmując wynik wypadku jako znany, stwierdza te wszystkie okoliczności (ślady), które pozwalają wyciągać wnioski co do ruchu pojazdu bezpośrednio przed wypadkiem, jak również co do otoczenia.

Ustalenie tych wszystkich okoliczności musi być zadaniem automobilisty. Trzeba to zrobić natychmiast, gdyż ślady zacierają się bardzo szybko, a pamięć ludzka jeszcze szybciej.

Po każdym wypadku, jakiegoby nie był rodzaju, należy przedewszystkiem sporządzić szkic miejsca wypadku, z podaniem szerokości jezdni, ulicy, szosy, przyczem należy według śladów ściśle wrysować drogę wozu własnego. Jeżeli zrobi się to przy świadku, to w ewtl. procesie będzie to dowód kapitalny, którego nie obali już żadne twierdzenie przeciwne. Następnie trzeba ustalić w wymiarach dalsze dane: istotne dla przebiegu wypadku. Omówimy tu przykładowo dane te przy różnych rodzajach wypadków.

1. Najechanie na przechodnia. Należy uwidocznić: punkt, w którym znajdował się kierowca, gdy go zauważył, (i w którem miejscu), przyczem z miejsca tego należy uwidocznić wszelkie dane, tłumaczące, dlaczego kierowca nie zauważył go wcześniej, np. słupy, drzewa, dalej zmierzyć przestrzeń od tego punktu do poszkodowanego i do miejsca zatrzymania się wozu, stwierdzić, od którego miejsca ślady wozu wskazują hamowanie z kołami zablokowanemi, lub niezablokowanemi, oraz jakie ślady pozostawiło uderzenie poszkodowanego na wozie. Należy również zanotować sobie adresy świadków, którzy widzieli ruchy poszkodowanego przed wozem bezpośrednio przed uderzeniem.

2. Zderzenie się wozów na skrzyżowaniu dróg. Tutaj poza szkicem sytuacyjnym konieczne są fotografje miejsca wypadku, sporządzone zawsze w ten sposób, że po wytyczeniu śladów obydwu wozów (najlepiej kredą lub gipsem) robi się zdjęcie z toru jednego wozu i to z miejsca, w którym wóz się znajdował, gdy kierowca zobaczył przeciwnika i naodwrót. Aparat musi być przytem umieszczony, o ile możności ściśle w tem miejscu, w którem była głowa kierowcy, aby oddane fotografji pole widzenia w perspektywie odpowiadało temu, które miał kierowca bezpośrednio przed wypadkiem. Wszelkie odległości należy w takiej sytuacji dać jak najszczegółowiej, stwierdzając równocześnie tory hamowania obydwu wozów.

3. Wypadki, spowodowane poślizgiem wozu. Wchodzą tu w rachubę zarówno wypadki, spowodowane przez nieoczekiwany poślizg, jak również przez to, że wskutek nagłego i zbyt silnego hamowania wóz zaczyna tańczyć. We wszystkich tych wypadkach bezwzględnie koniecznem jest jak najdokładniejsze oddanie śladów wozu w poślizgu i to najlepiej w ten sposób, że pełne kontury śladów wysypie się kredą lub gipsem, fotografując z miejsca, w którem nastąpił karambolaż, będący przedmiotem danej skargi. O ile poślizg został spowodowany nagłem zahamowaniem, trzeba pozatem uwidocznić wszystkie dane, dotyczące przyczyny zahamowania, tak, jak gdyby wypadek, którego przez to kierowca chciał uniknąć, rzeczywiście nastąpił. A więc, jeżeli hamował, aby nie najechać przechodnia, wszystko to, co pod p. 1. itd.

4. Wypadki przy wyprzedzaniu i wymijaniu. Tu należy jak najszczegółowiej naszkicować plan drogi i stan i profil nawierzchni, latówkę, wypukłość szosy itd. Pozatem ślady kół obydwu pojazdów, z odpowiedniemi wymiarami.

We wszystkich wypadkach należy na miejscu zbadać uszkodzenia wozu, o ile możności przy udziale strony przeciwnej i zanotować sobie nazwisko kierowcy. Spory o prawo jazdy są najzupełniej zbyteczne i stwierdzenie, czy ktoś to prawo miał, czy nie miał, nie będzie przedstawiało trudności później, gdy okaże się tego potrzeba.

Zdarzyć się jednak może że nie będzie czasu na to, by móc miejsce wypadku odfotografować z uwidocznionemi śladami. Nie będzie pod ręką aparatu fotograficznego, lub też kredy, a w większym ruchu nie będzie można ustrzec śladów przed zatarciem, to wymiary zrobić w obecności kogoś drugiego, osoby obcej. Prosić ją o dokładne spamiętanie sobie wskazanych szczegółów. Umożliwi to przy rozprawie sądowej powtórzenie tych obserwacyj przez tego świadka na odpowiednie pytania i będzie stanowiło dobry namiastek dowodu rzeczowego. Obserwacje świadka w tej formie nie ulegają naogół zmianom wskutek upływu czasu i mylnego wnioskowania. (pz)

Z komisji ruchu ulicznego

Aleje Marcinkowskiego. — Dworzec Autobusowy.

Komisja Ruchu Ulicznego zajmowała się na ostatniem swem posiedzeniu dwoma kwestjami wagi zasadniczej: projektowaną przebudową Alei Marcinkowskiego na odcinku od ul. Nowej aż do Pocztowej i kwestją dworca autobusowego. Po przedstawieniu dotychczasowych projektów przebudowy Al. Marcinkowskiego zwrócono uwagę, iż ulica ta jest obecnie w centrum miasta prawie że jedyną, nadającą się na postoje wozów prywatnych, gdyż w głównych ulicach postoje te są już wzbronione, względnie ze względu na sprawność ruchu ulicznego muszą zostać wzbronione w najbliższej przyszłości. Z tego względu komisja swe postulaty sformułowała w sposób następujący:

1. rozwiązanie regulacji ruchu przed Muzeum Wielkopolskiem należy bezwzględnie pozostawić w stanie dotychczasowym, jako względnie najszczęśliwsze z rozwiązań możliwych, z tem, że postój dorożek należałoby wysunąć o metr naprzód ze względu na przelotność krzywizny Nowa — Al. Marcinkowskiego ku poczcie.

2. ze względu na konieczność stworzenia miejsca postoju dla wozów prywatnych w śródmieściu należałoby zrezygnować z promenady dla pieszych na tym odcinku, uzyskaną stąd przestrzeń użyć na miejsce dla postojów w ten sposób, że między poszerzonemi z obu stron jezdniami i chodnikami, pozostałby wąski pas zielony, zadrzewiony, a po obu bokach tego pasa stworzonoby na szerokość 2,5 m. pasy wybrukowane kostką i odznaczono od jezdni, na postoje dla wozów prywatnych.

Bardzo obszerną dyskusję wywołała sprawa dworca autobusowego. Komisja wysunęła następujące postulaty:

1. Komisja uważa za konieczne stworzenie jednego centralnego dworca autobusowego m. in. i z tego względu, że komunikacja autobusowa w coraz silniejszym stopniu ukształtowuje się jako komunikacja z prowincją do Poznania, a nie w kierunku odwrotnym.

2. Wobec tego jednak, że takie scentralizowanie ruchu autobusowego natrafia na pewne objekcje ze strony przedsiębiorstw autobusowych, oraz ponieważ ostra konkurencja uniemożliwia dalsze powiększanie kosztów eksploatacji komisja uznała za naczelną zasadę, iż utworzenie dworca nie może w żadnej mierze stanowić obciążenia finansowego ani dla przedsiębiorców, ani też dla publiczności, temwięcej, że dla reglamentacji w tym kierunku ze strony władz brak wszelkich podstaw prawnych.

3. Z powyższego względu odpadają wszelkie propozycje firm prywatnych, dla których dworzec autobusowy jest jako przedsiębiorstwo dochodowe do pomyślenia tylko pod warunkiem, iż będzie możliwe pobieranie postojowego.

4. Natomiast z uwagi na to, iż instytucja centralnego dworca autobusowego leży w interesie publicznym, jednak tylko o tyle, o ile chodzi o centralne miejsce odjazdów, zadania poszczególnych instancyj powinny ograniczyć się ściśle do urządzeń, związanych z ich funkcjami, a więc:

a) Magistrat winien ograniczyć się do przygotowania nawierzchni placu z odpowiedniemi zajazdami;

b) władze bezpieczeństwa do zorganizowania stałej kontroli i regulacji przyjazdów i odjazdów, łącząc z tem informowanie publiczności.

5. Wszelkie dalsze urządzenia należy pozostawić do woli Związkowi Przedsiębiorstw Autobusowych, ewtl. idąc im na rękę w kwestji dzierżawy gruntów i rozmieszczenia urządzeń pomocniczych, z uwagi na to, iż tylko ten związek na mocy postanowień statutowych, a więc w drodze prywatno-prawnej może stworzyć podstawy gospodarki finansowej przez uchwalenie opłat postojowych przez swych członków. W takim razie jednak dworzec powinien posiadać zajazdy osobne dla nieczłonków. Techniczne kierownictwo ruchu powinno pozostać w tym razie również w dyspozycji Związku, pod kontrolą władz bezpieczeństwa.

Umieszczenie tego dworca na placu Drweskiego, komisja uznała za szczęśliwe. (pr)

HUMOR

Skorzystał z okazji

Popołudnie w wielkiem mieście! Ulicą suną cztery rzędy samochodów! Wszystko spokojnie, równo, regulowane sprawną ręką policjanta. Nagle jeden z samochodów gwałtownie się zatrzymuje. Pan Filek, jadący za nim swym małym Hanomagiem nie zdążył już zahamować: wpadł w tył jadącego przed nim wozu, odbił się o zderzak i wleciał przez okno wystawowe do magazynu obuwia. Przerażeni subjekci odskoczyli w panicznym strachu, lecz pan Filek spokojnie wysiadł ze swego wózka i powiada:

— No, skoro już tu jestem, to proszę o parę bucików brązowych, numer 49.

To jest droższe

— Czy zadowolony pan jest ze swego zięcia?

— Niezbyt. Ten młody człowiek zbyt dużo mnie kosztuje.

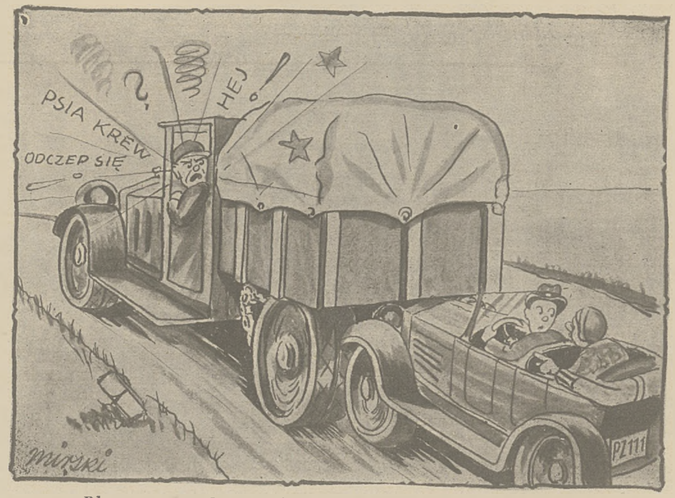
— Dlaczego?

— Nie umie prowadzić auta.

— Tem lepiej chyba dla pana.

— Przeciwnie! Jeździ on mojem autem.

Jazda na gapę



— *Dlaczego on tak na ciebie krzyczy, Janku?*
— *On nie na mnie krzyczy, cióciu, a na jednego ze swoich przodków.*

To nie przyjemność

— Przez cały dzień jeździmy swojem autem.

— A więc nie macie żadnych przyjemności.

Uczciwy fach

— Jak ci się powodzi, Antoś? Co porabiasz w ostatnim czasie?

— Powiem ci w sekrecie. Sprzedaję skradzione motocykle. Ale nie zdradź mnie — nie chcę, żeby się o tem dowiedziała moja matka. Myśli ona, że jestem uczciwym włamywaczem.

Pesymista

— Doprawdy, mógłbyś raz odżałować tej złotówki i kazać sobie ostrzyc włosy!

— Wolę poczekać do poniedziałku. W niedzielę startuję w wyścigach samochodowych.

Skrupulat

— Niech pan obejrzy tę maszynę. Zrobiła niecałe dwadzieścia tysięcy kilometrów, motor w porządku, karoserja jak nowa. Niech ją pan weźmie.

— Właściwie nie mam zamiaru kupować auta, ale jeśli pan tak namawia...

— Kosztuje tylko trzy tysiące.

— O nie! Do końca życia nie darowałbym sobie i wstydził się, że jestem panu winien tak drobną sumę.

O wolną drogę

(Dokończenie ze strony 4-tej.)

Na wszystkich ruchliwszych skrzyżowaniach istnieją skomplikowane aparatury sygnałowe, optyczno-dźwiękowe, obsługiwane przez specjalnie wyszkolonych policjantów, wszyscy kierowcy stosować się muszą do dokładnie określonych przepisów, posiadać muszą określonego kształtu kierunkowskazy, obowiązani są dawać ściśle przepisane sygnały itd. W Paryżu przeciwnie. Przepisy policyjne, traktujące o zagadnieniach ruchu nie są ani zbyt szczegółowe, ani skrupulatnie przestrzegane przez same organa policyjne. Samochody nie potrzebują być wyposażone ani w kierunkowskazy, ani w przepisowe sygnały. Szybkość maksymalna, jakkolwiek określona na 50 klm/godz. nie jest jednak przestrzegana i codzienna fala samochodów przelewa się przez Pola Elizejskie ze znacznie wyższą chyżością, podczas gdy w Berlinie, za najmniejsze przekroczenie szybkości 40 klm/godz. grożą wysokie kary. Mimo to stosunkowa ilość wypadków samochodowych jest w Berlinie bez porównania wyższa, niż w znacznie bardziej ożywionym Paryżu. Wynika z tego, że system tolerancyjnego traktowania kierowców jest częstokroć bardziej racjonalny i skuteczny, niż surowe mandaty i policyjny rygor.

Zdarzyło się w Poznaniu, że pewien doświadczony kierowca-amator otrzymał mandat karny za przekroczenie maksymalnej szybkości w chwili... gdy usuwał się ze swym samochodem prawie z pod kół wyjeżdżającego nieprzepisowo z bocznej ulicy autobusu. Wogóle w Polsce, stosuje się raczej system niemieckiego rygoru, a przytem brak rzeczywiście sprawnie wyszkolonych policjantów, umiejących zręcznie ruch regulować. Poza stolicą, która pod tym względem stoi jeszcze najlepiej, w prawie wszystkich wielkich miastach prowincjonalnych panuje chaos nie do opisania. Często posterunkowy, mający regulować ruch na skrzyżowaniu dwóch ulic nie może sobie dać rady już z dwoma jednocześnie nadjeżdżającemi wehikułami! Gdy jednak jeden tylko samochód się zbliża, wówczas z wielką pompą wskazuje mu kierunek zgodnie z najbardziej szczegółowemi instrukcjami.

Jakże zdefinjować pojęcie samochodu, jako przedmiotu pierwszej potrzeby nowoczesnego człowieka? Łatwo zgodzić się można, iż jest to przyrząd, umożliwiający szybkie przebywanie przestrzeni. Dlatego też wszelkie przepisy, starające się ograniczyć szybkość samochodu, są w zasadzie absurdem i przeważnie przeżytkiem z dawniejszych czasów. Wystarczy spojrzeć do oficjalnych statystyk policji wielkich miast, i przejrzeć protokóły wypadków samochodowych. Znajdujemy tam nader charakterystyczną cechę. Otóż zgórą 70% wszelkich uszkodzeń samochodów powstało przy w y p r z e d z a n i u, co stwierdzić można z uszkodzeń zboku wozu. Natomiast zderzenia należą do rzadszych wypadków. Gdyby więc istniało m i n i m a l n e, a nie maksymalne ograniczenie szybkości, wówczas odpadłoby 70% poważnych wypadków.

Oddzielną kategorję stanowią kolizje wehikułów z przechodniami. Zło leży bezsprzecznie w tem, że przeciętny przechodzień nie zdaje sobie sprawy z oczywistego faktu, że tak, jak na trotuarze jest zasadniczo bezpieczny, tak wkraczając na jezdnię zawsze naraża się na pewne ryzyko. W mieście Cleveland w Stanach Zjednoczonych A. P. istnieją od roku 1927 nader ciekawe przepisy w tej dziedzinie. Otóż kierowca, który najechał przechodnia na jezdni, a jechał przytem zgodnie z obowiązującemi przepisami i był trzeźwy, wolny jest od odpowiedzialności karnej. Jedynie ze względu na obowiązujące w owym stanie ustawodawstwo, ponosi odpowiedzialność cywilną. Oto jest pierwowzór idealnego rozwiązania regulacji ruchu! Chodnik dla pieszych, jezdnia dla samochodów! Nie ulega wątpliwości, że do takiego stanu rzeczy dojdziemy już za niewiele lat, a wówczas przechodzień, przekraczający jezdnię w punkcie nieprzepisanym czynić to będzie na własne ryzyko, względnie otrzyma za to mandat karny. Wszak i kierowca samochodu bywa ukarany, gdy opuści jezdnię i wjedzie na trotuar! Ale żarty na stronę. Czas najwyższy, by przystąpić do zmodernizowania obowiązujących w Polsce przepisów ruchu ulicznego! (j)

Salon praski

(Dokończenie ze strony 8-ej.)

znacznie ulepszone typy swych wozów. Popularna „Z" pozostała dalej przy swoim dwucylindrowym 2-taktowym typie, przyczem jako nowość wprowadziła 2-cylindrówkę o 1000 ccm, o mocy silnika 22 KM. Najmniejszym i zarazem najtańszym wozem jest mały „Aero" 1-cylindrowy, 2-taktowy, półlitrowy o sile 10 KM. Wózek ten przeznaczony jest dla najszerszych sfer. Czy jednak zda egzamin ze swej sprawności na kiepskich czeskich drogach, jest bardzo problematyczne.

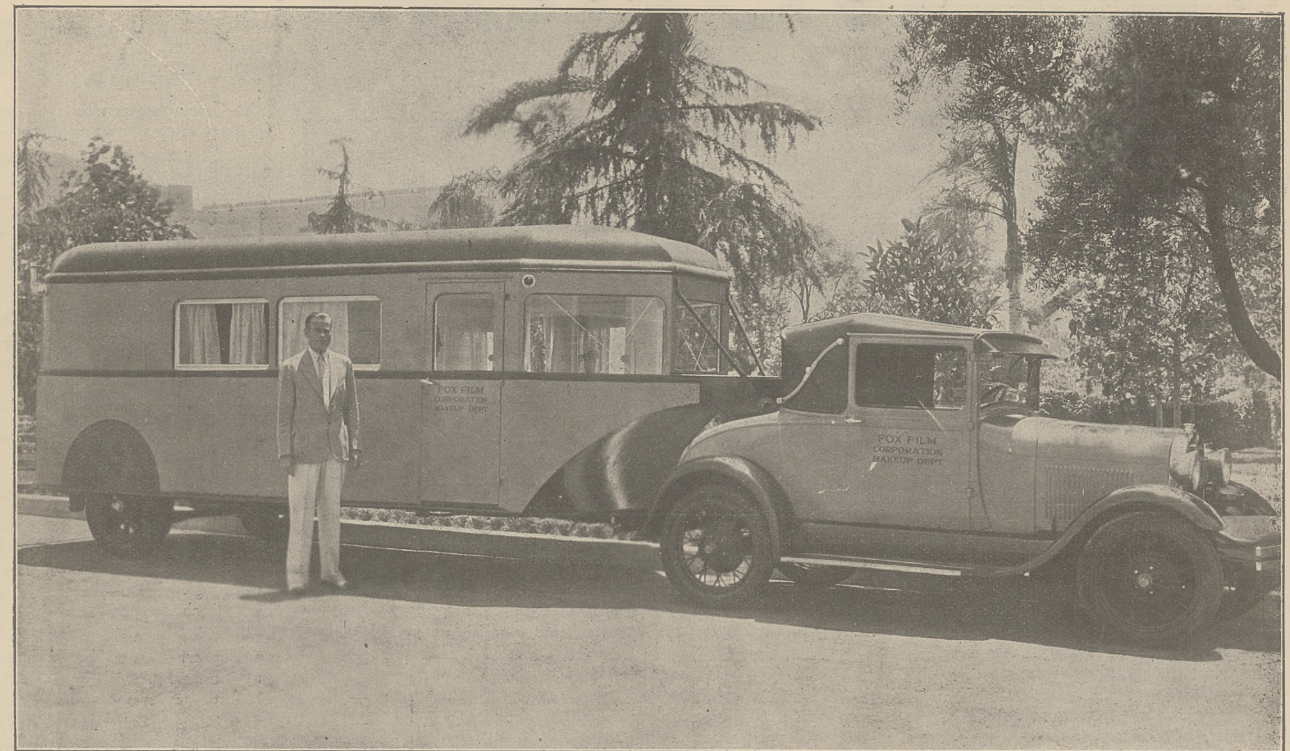
Jako ostatni czeski eksponat wystawiony jest pierwszy wóz 8-cylindrowy fabryki „Vikow" o litrażu 3,6 i zaworach zgóry sterowanych. Wszystko inne jest już dostatecznie znane aż do maszyn o napędzie na przednie koła, jak np. „Tracta" lub „Auburn". Dwa wozy fabryki „Graef-Stift" 6 i 8 cylindrowe odznaczają się przepiękną karoserją o barwie kości słoniowej.

Wozy użytkowe są bardzo licznie reprezentowane, począwszy od taniego trójkołowca do 5-tonówki. To samo odnosi się do autobusów. Nowością jest tu nowy 4-tonowy „N. A. G." z silnikiem Diesla.

Motocykli jest tu bardzo mało. Odznaczają się tu niemieckie „Ardie" oraz „Harley-Davidson" i czeskie 350 ccm „Jawe" z napędem kardanowym oraz Praga 500 ccm z napędem łańcuchowym.

Dwie z fabryk samochodowych tj. Skoda i Aero budują równocześnie silniki lotnicze, wykorzystując doświadczenia w tej dziedzinie w technice samochodowej.

Rozmaitości ze świata





Wytwórnia filmowa Fox-Film z Hollywood poleciła ostatnio zbudować dla swych artystów specjalną przyczepkę samochodową, przeznaczoną do dalekich podróży. Wagon ten zawiera komfortową łazienkę, kabiny mieszkalne, garderoby etc. urządzone z niezwykłym komfortem.

Na szczycie Giacomo Pexatore w Alpach włoskich otwarto niedawno osobliwe schronisko turystyczne, ze starego wagonu restauracyjnego, postawionego na fundamencie betonowym.

Pewien pomysłowy księgarz angielski urządził sobie wcale oryginalną „księgarnię na kółkach", z którą objeżdża prowincję. Poniżej widzimy dzieci szkolne w Farningham w połud. Anglji, czyniące zakupy książek szkolnych u przedsiębiorczego księgarza.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,32 zł, kwartalnie 3,86 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.